ژول ورن

ترجمهٔ نادعلی همدانی



ابوالهول یخ ها

ابوالهول یخ‌ها

ژول ورن

ترجمهٔ نادعلی همدانی



نشر مرکز

Jules Verne
Le Sphinx des glaces
traduit en Persan par
Nād-Ali Hāmedanie

Verne, Jules | ورن، ژول، ۱۸۲۸-۱۹۰۵

ابوالهول یخها / ژول ورن؛ ترجمهٔ نادعلی همدانی. — تهران: نشرمرکز، ۱۳۷۹.

۴۱۶ ص.: مصور. — (نشرمرکز؛ شماره نشر ۴۷۲)

ISBN: 964-305-497-7

۱. داستانهای فرانسوی — قرن ۲۰. الف. همدانی، نادعلی، مترجم. ب. عنوان.

۲ الف ۴ و / ۲۵۰۷ PQ | الف ۹۵۵ و ۸۴۳/۸
۱۳۷۹ | ۱۳۷۹



ابوالهول یخها
ژول ورن
ترجمهٔ نادعلی همدانی
طرح جلد از ابراهیم حقیقی
چاپ اول ۱۳۷۹، شماره نشر ۴۷۲

نشرمرکز، تهران، صندوق‌پستی ۵۵۴۱-۱۴۱۵۵
شابک: ۷-۴۹۷-۳۰۵-۹۶۴ ISBN: 964-305-497-7
۲۲۰۰ نسخه

به یاد انگار آلن‌پو

به دوستان آمریکاییم

ژ. و

فهرست

یادداشتی دربارهٔ ابوالهول یخ‌ها

ابوالهول یخ‌ها، از چندین لحاظ، یک رمان استثنایی است. نخست از این بابت که خود را به عنوان دنبالهٔ رمان ماجراهای آرتور گوردُن پیم معرفی می‌کند و در این «سرقت ادبی» تا آنجا پیش می‌رود که خلاصهٔ اثر **ادگارپو** را در پنجمین فصل خود نقل می‌کند. می‌دانیم که جئورلینگ، قهرمان کتاب «ابوالهول» در اوت ۱۸۳۸ در مجمع‌الجزایر کرگلن سوار کشتی عجیبی به نام هالبران می‌شود که پس از مشاهدهٔ جسد یکی از بازماندگان کشتی جین بر روی یک یخپاره سرگردان، او را تا آن سوی قطب جنوب با خود می‌برد.

جین در واقع آخرین کشتی بوده که ده سال پیش، آرتور گوردن پیم را با خود برده و ناخدای آن کسی جز برادر ناخدای هالبران نبوده است.

هالبران پس از سفری خطرناک از میان یخکران به آن سوی مرز یخ‌ها، بر اثر معلق زدن هیولایی یک کوه یخ، از دریا جدا شده و با این کوه یخ شناور، در میان ابر و مه، از قطب جغرافیایی می‌گذرد. سرنشیان آن بر سر راه خود بازماندگان کشتی غرق شده جین را در یک قایق پیدا می‌کنند و با آن قایق به مناطق قطب مغناطیسی، جزیرهٔ ابوالهول یخ‌ها، می‌روند و در آنجا جنازهٔ آرتور پیم گوردُن را می‌یابند.

ورای بازی با قراردادهای افسانهٔ رمانی، ورای ابراز ذوق در تنظیم ماجراها، حتی ورای شهادت دربارهٔ شیفتگی **ژول ورن** نسبت به این اثر «شاعر نابغهٔ

آمریکایی» سی سال پس از ترجمهٔ آن توسط بودلر در ۱۸۵۸، ارتباط بین دو رمان معنای اساسی‌تری دارد. در عین حال که نشان می‌دهد تخیل و الهام ژول ورن تا چه اندازه ریشه در حساسیت و اندیشهٔ رمانتیک آغاز قرن دارد، هدف حقیقی آن تقابل دو برداشت مخالف از واقعیت است.

اگر چه رد پای نفوذ رمانتیک‌ها در آثار ژول ورن به وفور دیده می‌شود ـ مثل نگرش انتروپوموفیستی نیرومند اعماق کرهٔ زمین در رمان سفر به مرکز زمین که خیلی نزدیک به دیدگاه فردریش نووالی (نویسندهٔ آلمانی قرن ۱۸ ـ م.) است ـ ولی در رمان ابوالهول دورتر می‌رود. رمان او، دنبالهٔ رمان ماجراها... اسطوره‌ای را که سراسر رمان ادگارپو الزاماً بر آن متکی است، مرجع قرار می‌دهد و آن: اسطورهٔ منظرهٔ سفید، منظرهٔ پر تناقض مناطق قطبی است که در آن همه چیز در سفیدی کامل فرو می‌رود و آرتور پیم، پس از یک اودیسه، در آن ناپدید می‌شود. اودیسه‌ای که هر منزلش با تجاوز از یک حد و مرز مشخص شده است و یکی از روشن‌ترین نمودهای میل رمانتیک به فراتر رفتن از دنیا به سوی یک وحدت عاری از اختلاف است.

*

در زمانی که ژول ورن رمان ابوالهول را می‌نویسد، بیش از شصت سال [هفتاد سال؟] از ماجراهای آرتور پیم (ژوئن ۱۸۲۷ ـ مارس ۱۸۲۸) گذشته است که سال‌های آرام گسترش استثمار صنعتی و بازرگانی کرهٔ زمین است. از آن پس، دنیا محکمتر جلوه می‌کند، سوراخ‌های ناشناخته و نگران کننده آن کمتر می‌شود. راه آهن، که اهلیت خود را بروز می‌دهد، آن را سیر و سیاحت می‌کند و ژول ورن از آن در رمان‌های خود استفاده می‌برد. همهٔ رمان‌های او مملو از ایدئولوژی پایان قرنی است که در آن نظریهٔ دکارتی «انسان ارباب و مالک طبیعت» پیروز می‌شود. شخصیت‌های رمان‌هایش همه درگیر با ناهنجاری‌های واقعیت هستند که با ذکاوت و ارادهٔ خود فاتحانه و قهرمانانه بر دنیا تسلط

می‌یابند. ابوالهول، یکی از آخرین آثار او، که با اسطورهٔ سپیدی پهلو می‌زند، همچون وصیت‌نامه فلسفی و آخرین مکابرهٔ او با منابع و سرچشمه‌های اصلی و شخصی اوست. با پرداختن به یک نقد اصولی از متافیزیک بیکرانکی به نام رئالیسم علمی و منطقی، این رمان در کل یک ماشین جنگی است که علیه رمانتیسم قد برافراشته است. جئورلینگ، قهرمان ابوالهول، راه‌هایی را که آرتور پیم پیموده، از نو می‌پیماید ولی با این هدف که: در هر محلی که زیر نگاهش گسترده می‌شود، قدرت توهم زدایی رئالیسم را، با گذراندن روایات آرتور پیم از غربال نقد منطقی و اصولی، به منصه ظهور برساند. به این ترتیب، ابوالهول یک رمان سرخوردگی است. جئورلینگ در هر مرحله از سفرش در جاهایی که پیم پدیده‌هایی عجیب از سبزی و گیاه و باروری را توصیف کرده است فقط زمین‌های خشک، بایر، عقیم و لم‌یزرع را کشف می‌کند.
پس، در این فتح مسخرهٔ صحاری بایر، از دلتنگی به خاطر سرسبزی قدیمی خبری نیست. تشریح و توصیف، که در رمان‌های ژول ورن جای برجسته‌ای دارد، در این اثر جنبهٔ اساسی پیدا می‌کند: اگر اسطوره را تخریب می‌کند، برای این است که لذت فهمیدن و لذت تسلط هوشمندانه بر دنیایی که سر تا سر شفاف شده است را جانشین آن سازد...
بدین گونه است که کم کم چرخش اساسی که در پایان سفر جئورلینگ به وقوع خواهد پیوست آماده می‌شود: با پذیرفتن این فرضیه که آن توده عظیم به شکل مبهم ابوالهول، از یک کلوخهٔ خالص آهن ساخته شده، به این توضیح مهم می‌رسیم که، کرهٔ زمین کلاً تبدیل به یک بوبین عظیم مغناطیس شده که مارپیچ‌های فلزی در درون آن به هر سو پیچیده، در حالی که بادهای استوایی آلیزه آنها را با الکتریسته تمام فضا تغذیه می‌کنند و محور کرهٔ زمین تبدیل به یک الکترومغناطیس خارق‌العاده شده است. اینجا خود توضیح گذر از قصه به اسطورهٔ بزرگ را تأمین می‌کند که واقعیت را در کلیت آن می‌پذیرد. این

توضیح و تفسیر که ابتدا اسطوره و سپس رقیب آن در قدرت فریبندگی را تخریب می‌کند، وظیفهٔ فریبایی را ادامه و اجازه می‌دهد که تکریم مغناطیس جانشین تکریم و تبرک سپیدی شود که پیروزی آن منظر خارق‌العاده نهایی است که در آن آرتور پیم را می‌بینیم که همچون حشره‌ای خشک شده، به وسیلهٔ تفنگ آهنی خود روی محور مغناطیسی دنیا چسبیده است. منظر مرگبار عجیبی که در آن سبک ژول ورن به شیوهٔ سیاه ادگار پو می‌پیوندد.

ژول ورن وقتی ساختارهای تخیلی رمان ماجراهای آرتور پیم را ویران می‌کند، عناصر اصلی آن را برمی‌گرداند و با روندی که وادارش می‌کند مغناطیس را به عنوان پایهٔ فیزیک نمودار سازد، متافیزیک داستان را به یک ترانسفیزیک برمی‌گرداند. ماجراهای آرتور گوردن پیم و ابوالهول یخ‌ها، رمان‌های دو قلویی که از این سر تا آن سر قرن نوزدهم به تقابل برخاسته‌اند، چهرهٔ دوگانه و تفکیک‌ناپذیر رمانتیسم را نمایش می‌دهند: پس از رمانتیسم رؤیا و سبقت فوق‌الطبیعه، رمانتیسم سیستم و فتح و ظفر. هر دو، در این رؤیای اختلاط استعاری که اسطورهٔ ازلی منظرهٔ سفید نوید آن را می‌داد، سرانجام به هم می‌رسند و شبیه هم می‌شوند.

پاسکال ـ امانوئل گاله

Pascal - Emmanuel Gallet

بخش اول

۱

جزایر کرگلن

بی‌تردید هیچ کس این داستان را، که ابوالهول یخ‌ها نام گرفته، باور نخواهد کرد. مهمّ نیست. به عقیدهٔ من، خوب است در اختیار مردم قرار گیرد. آنها آزادند آن را باور بکنند یا باور نکنند.

برای آغاز این ماجراهای شگفت‌انگیز و وحشتناک، مشکل بتوان محلّی بهتر و مناسب‌تر از «جزایر ماتم[1]» تصوّر کرد. این لقب را در سال ۱۷۷۹ کاپیتان کوک (cook) به جزایر کرگلن (kerguelen) داده است و من، بعد از آنچه در یک اقامت چند هفته‌ای از این جزایر دیدم، می‌توانم تصدیق کنم که نامگذاری غمبار دریانورد معروف انگلیسی کاملاً به جا بوده است. جزایر ماتم... بسیار گویاست.

می‌دانم که در فرهنگ جغرافیایی نام کرگلن معمولاً به گروه جزایری اطلاق می‌شود که در عرض ۴۹ درجه و ۵۴ دقیقهٔ جنوبی و طول ۶۹ درجه و ۶ دقیقهٔ خاوری قرار گرفته‌اند. دلیل این نامگذاری آن است که بارون فرانسوی کرگلن اولین کسی بود که در سال ۱۷۷۲ به وجود این جزایر در بخش جنوبی اقیانوس هند پی برد. او در این سفر، تصوّر کرده بود که قاره جدیدی را در مرز دریاهای جنوبگان کشف کرده است ولی در جریان مأموریتی دیگر،

1. Désolation

متوجّه اشتباه خود شد. در آنجا فقط یک مجمع الجزایر وجود داشت. «جزایر ماتم» تنها اسم مناسب برای این گروه سیصد جزیرهٔ بزرگ و کوچک پراکنده در میان گسترهٔ وسیع اقیانوسی است که توفان‌های عظیم جنوبی دایماً آنها را درهم می‌ریزند.

با وجود این، مجمع‌الجزایر کرگلن مسکون بود و در تاریخ دوم اوت ۱۸۳۹، دو ماه بود که با حضور من در کریسمس‌هاربور، شمار اروپاییان و آمریکاییان معدودی که هستهٔ اصلی جمعیّت کرگلن را تشکیل می‌دادند یک واحد افزایش یافته بود. البته من، با پایان یافتن مطالعات زمین‌شناسی و معدن‌شناسی که هدف این سفرم بود، منتظر فرصتی بودم تا این جزایر را ترک کنم.

کریسمس‌هاربور بندری است متعلّق به مهمترین جزیرهٔ این مجمع‌الجزایر که مساحتی معادل چهارهزار و پانصد کیلومتر دارد. بندری مطمئن و آزاد که ورود به آن بسیار آسان است و کشتی‌ها، به خاطر عمق مناسب آب، به راحتی در آن لنگر می‌اندازند. شما پس از آنکه در شمال از دماغهٔ «فرانسوا» دور زدید، اگر از میان طاق سنگی که بر نوک دماغه قرار دارد نگاه کنید، خلیج باریکی را می‌بینید پر از جزیره‌ها و جزیرک‌ها که در برابر بادهای شدید خاوری و باختری قرار دارند. این خلیج در انتهای بندر دو شاخه می‌شود تا کشتی شما بتواند مستقیماً در آن پهلو بگیرد و پس از استقرار در لنگرگاه بتواند روی یک لنگر ثابت بماند و فضای کافی برای حرکت به دور لنگر نیز داشته باشد، البتّه تا زمانی که یخ خلیج را نپوشاند.

مجمع‌الجزایر کرگلن صدها خلیج دیگر نیز دارد. سواحل آنها بریده بریده و مثل پایین دامن زنان فقیر شرحه شرحه است، به خصوص در بخشی که بین شمال و جنوب خاوری قرار دارد و پر از جزیره‌ها و جزیرک‌هاست. خاک آنها آتشفشانی و ترکیبی است از کوارتز و مخلوطی از سنگ‌های آبی‌گون...

در تابستان، خزه‌های سبز رنگ، جلبک‌های خاکستری و گیاهانی با ساقه‌های سفت و محکم در آنها می‌روید. تنها درختچه‌ای که در این جزایر رشد می‌کند نوعی کلم با طعمی بسیار گس است که در سرزمین‌های دیگر یافت نمی‌شود.

این جزایر زادگاه و محل مناسبی برای زندگی دسته جمعی انواع پنگوئن‌هاست که دسته‌های بیشمار آن منطقه را پر کرده‌اند. این پرندگان زرد و سفید، با سرهایی که به عقب خمیده و بال‌هایی شبیه آستین‌های یک مانتوی گشاد از دور همچون صفی از راهبان جلوه می‌کنند که دسته‌ای در طول سواحل به راه انداخته‌اند.

اضافه کنم که جزایر کرگلن پناهگاه تعداد زیادی از خرس‌های دریایی پشمالو، خوک‌های دریایی خرطوم‌دار و فیل‌های دریایی است. شکار و صید این دوزیستان می‌تواند منبع تجارت پرسودی باشد که در آن زمان نیز کشتی‌های زیادی را به سوی این جزایر جلب می‌کرد.

* * *

آن روز، در بندر قدم می‌زدم که مهمانخانه‌دار به من نزدیک شد و گفت:

ــ آقای جئورلینگ (Jeorling)، اگر اشتباه نکنم، کم‌کم زمان به نظرتان طولانی می‌آید. نه؟

او آمریکایی درشت هیکل و بلندقامتی بود که از بیست سال پیش در کریسمس‌هاربور ساکن شده بود و تنها مهمانخانهٔ بندر را اداره می‌کرد.

ــ ارباب آتکینز (Atkins)، به شرطی که از جوابم ناراحت نشوید، خواهم گفت: واقعاً طولانی!

مرد نازنین پاسخ داد:

ــ به هیچ وجه. شما به خوبی می‌دانید که من در اینجا مثل صخره‌های دماغهٔ فرانسوا در برابر امواج دریا هستم.

ــ و مثل آنها مقاومت می‌کنید...



آقای جنورلینگ! کم کم زمان به نظرتان طولانی می‌آید؟

ــ بلاشک! از روزی که شما در کریسمس هاربور از کشتی پیاده شدید و در مهمانخانهٔ فنیمور آتکینز، با تابلوی کورموران ـ ور *(Cormoran-Vert)* اقامت گزیدید، به خود گفتم: سر یک هفته هم نباشد، پانزده روز دیگر مهمان من حوصله‌اش سر خواهد رفت و از اینکه در کرگلن پیاده شده پشیمان خواهد شد...

ــ نه ارباب آتکینز، من هرگز از کاری که کرده‌ام پشیمان نمی‌شوم!

ــ عادت خوبی است آقا!

ــ بعلاوه، با سیر و سیاحت در این مجمع‌الجزایر چیزهای جالب و عجیبی دیده‌ام. از جلگه‌های وسیع پرچین و شکن آن که پر از معادن «تورب» است و خزه‌های سفتی بر آنها گسترده گذشته‌ام و نمونه‌های معدن شناختی و زمین‌شناختی عجیبی از آنها به ارمغان خواهم برد. در صیدهای خرس دریایی و خوک دریایی شرکت کرده‌ام. از زادگاه‌ها و محلّ زندگی پرندگان شما دیدار کرده‌ام که در آنها پنگوئن‌ها و آلباتروس[1]ها درکنار هم دوستانه زندگی می‌کنند و این برایم بسیار تماشایی بوده است. شما گاه‌به‌گاه، به دست خود برایم خوراک مرغ دریایی تهیه کرده‌اید که بسیار لذیذ و اشتهاآور بوده است. و بالاخره در کودموران ـ ور از من پذیرایی‌ای عالی به‌عمل آمده که از این بابت از شما بسیار متشکرم... ولی، اگر بتوانم درست حساب کنم، الان دو ماه است که کشتی سه دکلی شیلیایی پناس (*Pênas*) مرا، در وسط زمستان، در کریسمس‌هاربور پیاده کرده است...

مهمانخانه‌دار فریاد زد:

ــ و شما، آقای جئورلینگ، میل دارید به سرزمین خودتان، که سرزمین من نیز هست، برگردید؛ دوباره در ایالت نیوز ـ انگلند باشید و پایتخت ما هارتفورد را دوباره ببینید؟

ــ بی‌تردید، ارباب آتکینز، زیرا نزدیک سه سال است که دنیا را می‌گردم... بالاخره یک روزی باید توّقف کرد... باید ریشه گرفت...

مرد آمریکایی در حالی که چشمک می‌زد گفت:

ــ اِه! اِه! وقتی ریشه بگیری، شروع می‌کنی به شاخه دادن!

---

۱. Albatros نوعی پرندهٔ دریایی خاص دریاهای جنوبگان. م

ــ کاملاً درست است ارباب آتکینز! من چون خانواده‌ای ندارم بسیار محتمل است که سلسلهٔ نسل نیاکانم را قطع کنم. ولی در چهل سالگی نباید به هوس بیفتم که شاخه بدهم یعنی همان کاری که شما کرده‌اید، مهماندار عزیزم. چون شما یک درخت هستید، یک درخت زیبا...

ــ یک بلوط، حتی یک بلوط سبز، آقای جئورلینگ.

ــ و شما حق داشته‌اید که از قوانین طبیعت پیروی کنید! اگر طبیعت به ما پا داده است تا راه برویم...

ــ چیزی هم داده است که بنشینیم!

فنیمور آتکینز با این سخن به قهقهه خندید و ادامه داد:

ــ برای همین است که من به راحتی در کریسمس‌هاربور نشسته‌ام. همسر عزیزم بتسی (Betsey) از سر لطف و محبت ده بچه برایم آورده که آنها هم به نوبهٔ خود لطف خواهند کرد و نوه‌هایی برایم خواهند آورد که مثل بچه گربه‌ها از سر و کولم بالا خواهند رفت.

ــ یعنی هرگز به زادگاه خود بر نخواهید گشت؟

ــ آقای جئورلینگ، برگردم آنجا چه کار کنم؟ چه کاری خواهم داشت که بکنم؟ بینوایی! برعکس، اینجا، در این جزایر ماتم، که در آن من هرگز مناسبتی برای غم و ماتم نداشته‌ام، رفاه و آسایش به من و خانواده‌ام روی آورده است.

ــ همین‌طوراست ارباب آتکینز، و من به‌شما تبریک می‌گویم چون آدم خوشبختی هستید. باوجوداین، غیرممکن نیست که روزی میلتان بکشد...

ــ که خودم را از جا بکنم، آقای جئورلینگ؟ به شما گفتم که من درخت بلوط هستم. پس سعی نکنید یک درخت بلوط را از جا بکنید، آن هم وقتی که تا نیمه تنه‌اش در زمین سیلیسی جزایر کرگلن ریشه دوانده است!

شنیدن حرف‌های این آمریکایی شریف، که این چنین با این مجمع‌الجزایر

و آب و هوای سخت و متغیر آن انس گرفته بود، لذّت‌بخش بود. او با خانواده‌اش در آنجا زندگی می‌کرد، درست همچون پنگوئن‌ها در زادگاه و آشیانه‌شان... مادر، یک کدبانوی شیردل، پسرها، همه محکم و در سلامتی شکوفان، که نمی‌دانستند سرماخوردگی و گلودرد یا اتساع معده یعنی چه. کسب و کار می‌چرخید. مهمانخانهٔ کورموران - در پرمشتری بود و خدمهٔ کشتی‌های صید نهنگ و دیگر کشتی‌ها، که در سواحل کرگلن پهلو می‌گرفتند، به آنجا رفت و آمد داشتند و از آنجا روغن، چربی، قیر، قطران، ادویه، شکر، چای، کنسرو، ویسکی وجین و شراب تهیه می‌کردند. نیازی به مهمانخانهٔ دیگر در کریسمس‌هاربور نبود. پسران فنیمور آتکینز نجّار، بادبان‌ساز و صیاد بودند و در فصل گرما به شکار دوزیستان در اطراف خلیج‌ها می‌پرداختند. آنها اشخاص ساده‌دلی بودند که بدون هیچ ابهامی از سرنوشت خود پیروی می‌کردند...

به دنبال سخنان خود افزودم:

ــ به هر حال، ارباب آتکینز، من خوشحالم که به جزایر کرگلن آمده‌ام و خاطرهٔ خوبی از اینجا با خود خواهم برد... با این حال، بدم نمی‌آید که سفر دریایی خود را از سر بگیرم.

فیلسوفانه جواب داد:

ــ آقای جئورلینگ، کمی حوصله داشته باشید! هرگز نباید برای جدایی عجله کرد. فراموش نکنید که روزهای خوش به زودی فراخواهند رسید... تا پنج یا شش هفتهٔ دیگر...

فریاد زدم:

ــ در انتظار این روزها، کوه‌ها و دشت‌ها و سواحل از یک پوشش ضخیم برف پوشیده خواهند شد و خورشید توان آن را نخواهد داشت که مه‌های افق را کنار بزند...

ــ آقای جئورلینگ! آن وقت تازه می‌بینید که چمن‌های وحشی زیر پوشش سفید سر از خاک برآورده‌اند! اگر خوب نگاه کنید...

ــ البته با ذره‌بین! به هر حال، بین خودمان باشد آقای آتکینز، آیا جرأت دارید ادّعا کنید که در ماه اوت، که معادل ماه فوریهٔ نیمکرهٔ شمالی ماست، یخ‌ها هنوز خلیج‌های شما را مسدود نمی‌کنند؟

ــ این را می‌پذیرم آقای جئورلینگ. ولی تکرار می‌کنم که صبر کنید!... امسال زمستان ملایم بوده و به زودی کشتی‌ها از شرق و غرب روی دریا ظاهر می‌شوند زیرا فصل صید نزدیک است.

ــ خدا از دهنت بشنود، ارباب آتکینز! خدا می‌تواند کشتی دو دکلی هالبران (Halbranc) را، که در راه است، به سلامت به بندر برساند...

مهمانخانه‌دار پاسخ داد:

ــ ناخدا لن‌گی (Len Guy)، اگرچه انگلیسی است دریانورد شجاعی است. خوب، اشخاص دلاور همه جا یافت می‌شوند. او آذوقهٔ کشتی‌اش را از کورموران‌ور تهیه می‌کند.

ــ فکر می‌کنید که کشتی هالبران...

ــ قبل از هشت روز، از پشت دماغهٔ فرانسوا ظاهر خواهد شد آقای جئورلینگ. اگر ناخدا لن‌گی نبود، هالبران بین جزایر کرگلن و دماغهٔ امید نیک به گل می‌نشست. نظیر ناخدا لن‌گی کم پیدا می‌شود.

در اینجا ارباب آتکینز، با حرکت ظریفی که نشان می‌داد این گونه احتمالات ممکن است غیرواقعی باشد، مرا ترک کرد.

امیدوار بودم که پیش‌بینی مهمانخانه‌دارم به زودی جامهٔ عمل بپوشد، چون زمان برایم بسیار سخت می‌گذشت. البتّه، نشانه‌های فصل خوب تازه بروز می‌کردند ولی فصل خوب برای این مناطق، با آنکه محل قرار گرفتن جزیرهٔ اصلی بر روی عرض جغرافیایی مشابه پاریس در اروپا یا کِبِک در کاناداست،

ولی اینجا نیمکرهٔ جنوبی است و نباید فراموش کرد که به خاطر مدار بیضی شکلی که زمین طی می‌کند و خورشید در یکی از کانون‌های آن قرار دارد، این نیمکره در زمستان بسیار سردتر و در تابستان بسیار گرمتر از نیمکرهٔ شمالی است. قدر مسلم این است که به دلیل توفان‌ها، و اینکه دریا چندین ماه بسته است، دورهٔ زمستانی در کرگلن وحشتناک است. در حالی که درجهٔ حرارت شدّت خارق‌العاده‌ای ندارد و در زمستان به طور متوسط دو درجهٔ سانتی‌گراد و در تابستان هفت درجه سانتی‌گراد بالای صفر است، درست مثل جزایر فالکلند یا دماغهٔ هورن...

ناگفته پیداست که طی این دوره، کریسمس هاربور و بندرهای دیگر حتی یک کشتی به خود نمی‌بینند. در زمانی که من از آن حرف می‌زنم، کشتی‌های بخار بسیار نادر بودند. کشتی‌های بادبانی هم از ترس اینکه در میان یخ‌ها گرفتار شوند، بیشتر به سراغ بندرهای آمریکای جنوبی، در ساحل غربی شیلی و یا بنادر آفریقایی ـ و معمولاً بندر کیپ تاون از دماغهٔ امیدنیک می‌رفتند. آنچه من می‌توانستم از کریسمس‌هاربور در پهنهٔ دریا ببینم چند قایق بادبانی بود که بعضی در آبهای منجمد گیر کرده بودند و بعضی دیگر در سواحل شنی خوابیده بودند و تا نوک دکلشان یخ بسته بود...

با آنکه اختلاف درجهٔ حرارت در جزایر کرگلن قابل ملاحظه نیست ولی آب و هوا مرطوب و سرد است. اکثر اوقات، به خصوص در بخش غربی، مجمع‌الجزایر با حمله تندبادهایی از شمال یا از غرب مواجه است که توأم با تگرگ و باران هستند. در سمت شرق، آسمان روشن‌تر است با آنکه خورشید در آنجا نیمه پوشیده است. از این سمت، ارتفاع برف‌ها روی جزایر کوهستانی تا پنجاه تواز (Toise[1]) بالای دریا می‌رسد.

---

۱. واحد طول فرانسوی معادل ۱/۹۴۹ متر است. م.

بنابراین، پس از دو ماهی که در مجمع‌الجزایر کرگلن گذرانده بودم، فقط در انتظار فرصتی بودم که سوار بر کشتی هالبران از آنجا برگردم و مهمانخانه‌دار پرشورم از تعریف و تمجید مزایای هالبران، از نقطه‌نظر دوگانهٔ اجتماعی و دریانوردی، بازنمی‌ایستاد و صبح و شب تکرار می‌کرد:

«بهتر از آن را پیدا نخواهید کرد. از همهٔ ناخداهای طول تاریخ دریانوردی انگلیسی یکی هم قابل قیاس با لن‌گی نیست، نه از لحاظ جرأت و شهامت و نه از لحاظ مهارت در حرفه‌اش!... اگر بیشتر از این اهل صحبت و اهل معاشرت بود کامل می‌شد!»

به این ترتیب مصمّم شده بودم سفارش‌های ارباب آتکینز را مدنظر قرار دهم. سفر من زمانی از سرگرفته می‌شد که کشتی هالبران در کریسمس‌هاربور لنگر می‌انداخت. این کشتی پس از یک استراحت شش تا هفت روزه، به سوی تریستان داکونها (Tristan d'Acunha) به‌راه می‌افتاد که باری از کلوخهٔ معدنی قلع و مس به آنجا حمل می‌کرد.

برنامه‌ام این بود که چند هفته‌ای از فصل خوب را در آن جزیره بمانم و سپس به طرف نیوز ـ انگلند عزیمت کنم. ولی فراموش نمی‌کردم که سهم تقدیر را در منویات بشری ملحوظ بدارم زیرا عاقلانه است، همان طور که ادگارپو گفته است: همیشه «پیش‌بینی نشده»، غیرمنتظره و غیرقابل تصوّر را به حساب آورد، برای پیش‌آمدهای جنبی، محتمل، غیر مترقبه و اتفاقی سهم بسزایی قائل شد و تقدیر را همیشه جدی گرفت.»

و اگر از این نویسندهٔ بزرگ آمریکایی نقل قول می‌کنم برای این است که من، با آنکه روحیه‌ای بسیار عملگرا و شخصیتی خیلی جدی دارم و طبیعتاً اهل خیال‌پردازی نیستم ولی این شاعر نابغهٔ شگفتی‌های بشری را ستایش می‌کنم.

وانگهی، برای اینکه دوباره به موضوع هالبران، یا بیشتر، به فرصت‌هایی که برای سوار کشتی شدن در کریسمس هاربور برایم فراهم بود برگردیم. باید

بگویم که نگران هیچ پیش‌آمد ناگواری نبودم. در آن زمان، در جزایر کرگلن سالانه دستکم پانصد کشتی پهلو می‌گرفتند. صید پستانداران دریایی نتیجهٔ بسیار پرسودی داشت و می‌گفتند که از یک فیل دریایی یک تن روغن به دست می‌آید یعنی میانگینی برابر یک هزار پنگوئن... در سال‌های بعد، به خاطر صید بی‌رویه، تعداد این پستانداران کاهش یافته است و اکنون دیگر سالانه بیش از ده دوازده کشتی در این مجمع‌الجزایر لنگر نمی‌اندازند.

پس، در مورد سهولت ترک کریسمس هاربور هیچ گونه نگرانی نداشتم حتی اگر هالبران سر قرار حاضر نمی‌شد و ناخدا لن‌گی برای فشردن دست پدرخوانده‌اش آتکینز نمی‌آمد.

هر روز، در اطراف بندر گردش می‌کردم. خورشید به تدریج نیرو می‌گرفت. تخته‌سنگ‌ها، چه آنها که خوابیده بر زمین بودند و چه آنها که به صورت ستون‌های آتشفشانی ایستاده و عمود بر زمین، کم کم لباس سفید زمستانیشان را از تن به در می‌آوردند. در سواحل، روی صخره‌های سنگی سیاه خزه‌های شرابی رنگ می‌رویید و در سطح دریا، نوارهایی از جلبک به طول چهل ـ پنجاه متر، با حرکتی مارگونه می‌جنبیدند. در دشت، حوالی انتهای خلیج، انواع گیاهان با کمرویی سر از خاک درمی‌آوردند و تنها درختچهٔ این سرزمین، آن کلم بزرگ که قبلاً تعریفش را کردم، نیز شروع به‌رشد کرده بود. این گیاه به خاطر داشتن خاصیت ضد اسکوربوت (خونریزی و ضعف در اثر کمبود ویتامین C) بسیار قیمتی بود.

هرچه پستانداران دریایی در این منطقه زیاد بودند، از پستانداران زمینی اثری نبود و من حتّی نمونه‌ای از آنها ندیدم، از خزندگان نیز همین‌طور. از حشرات نوعی پروانه بود که بال نداشت به این دلیل که قبل از آنکه بتواند از بالش استفاده کند جریان شدید هوا آن را می‌کند و به سوی امواج دریا می‌برد.

یک یا دو بار، سوار یکی از آن قایق‌های بزرگ محکم شده بودم که صیادان بر روی آنها با ضربه‌های باد، که همچون منجنیق صخره‌های کرگلن را می‌کوبید، مقابله می‌کردند. با این کشتی‌ها می‌توان کیپ تاون را دور زد و با اندکی صرف وقت به این بندر رسید. ولی من قصد نداشتم که با چنین شرایطی کریسمس‌هاربور را ترک کنم... نه! من به امید کشتی هالبران بودم، و هالبران نباید خیلی تأخیر می‌کرد.

طی این گردش‌ها از یک خلیج به خلیج دیگر، با کنجکاوی جلوه‌های متنوع این ساحل پرفراز و نشیب، این استخوان‌بندی عجیب و پرعظمت و طبقات آتشفشانی را تماشا می‌کردم که کفن سفید زمستانی را سوراخ کرده و اعضای آبی رنگ اسکلت خود را بیرون می‌انداختند...

گاهی، علیرغم توصیه‌های عاقلانهٔ مهمانخانه‌دارم، چقدر بی‌حوصله می‌شدم. او از بودن در خانهٔ خود در کریسمس‌هاربور بسیار خوشبخت بود. در این دنیا نادرند کسانی که جریان زندگی آنها را فیلسوف کرده است. بعلاوه، در وجود فنیمور آتکینز، سیستم عضلانی بر سیستم عصبی غلبه داشت و چه بسا غریزه در او بیش از شعور بود. این گونه اشخاص برای مقابله با تغییرات ناگهانی زندگی آمادگی بیشتری دارند و امکان دارد شانس خوشبختی آنها نیز بیشتر باشد.

هر روز صبح می‌پرسیدم:

ــ هالبران؟

و او با لحنی مطمئن پاسخ می‌داد:

ــ هالبران آقای جئورلینگ؟... حتماً امروز از راه می‌رسد. اگر امروز هم نشد، فردا! قطعاً یک روزی بالأخره کشتی ناخدا لن‌گی وارد بندر ما، کریسمس‌هاربور، خواهد شد. مگر نه؟

برای اینکه میدان دید وسیعتری داشته باشم، کافی بود که از کوه تابل‌مون

(Table-Mount) بالا بروم. از یک ارتفاع ۱۲۰۰ پایی (۳۶۶ متری)، یک شعاع ۳۴ تا ۳۵ میلی در معرض دید قرار می‌گیرد و احتمال دارد، حتّی از لابلای مه، کشتی را در فاصلهٔ ۲۴ ساعتی بندر مشاهده کرد. ولی صعود به این کوه، که برف هنوز کناره‌های آن را تا قلّه پوشانده بود، فقط به فکر یک دیوانه ممکن بود برسد.

وقتی در ساحل می‌دویدم، گاهی تعدادی از دوزیستان را که زیر آب‌های تازه شنا می‌کردند فرار می‌دادم. پنگوئن‌های سنگین و بی‌رگ، با نزدیک شدن من تکانی نمی‌خوردند. اگر آن حالت ابلهانه را نداشتند، آدم هوس می‌کرد با آنها حرف بزند، البتّه به شرطی که به زبان آنها حرف می‌زد که فریادگونه و کرکننده بود. و امّا پرنده‌های دریایی: مرغ باران سیاه، مرغ دریایی سیاه و سفید، غاز دریایی، مرغابی دریایی، چلچلهٔ دریایی و... با دیدن من به سرعت می‌پریدند.

روزی تماشاگر عزیمت یک آلباتروس بودم که پنگوئن‌ها، با بهترین غارغارهایشان، او را به عنوان یک دوست، که برای همیشه ترکشان می‌کرد، بدرقه می‌نمودند. این پرندهٔ نیرومند می‌تواند منازل دویست فرسخی را بدون یک لحظه استراحت طی کند و با چنان سرعتی می‌پرد که مسافت‌های طولانی را در چند ساعت پشت سر می‌گذارد.

این آلباتروس، بی‌حرکت روی تخته سنگ بزرگی در منتهاالیه خلیج کریسمس هاربور نشسته بود و دریا را، که امواج آن در برخورد با صخره‌های کناره به شدّت می‌شکست، تماشا می‌کرد.

ناگهان، با بال‌های گسترده، از جا برخاست و در حالی که پاهایش را زیر شکم جمع و گردنش را به جلو دراز کرده بود، با فریادهای تیزش دور شد و لحظه‌ای بعد تبدیل به نقطه‌ای سیاه در دل آسمان گردید که پشت پردهٔ مه‌آلود جنوب ناپدید شد.

۲
کشتی دو دکلی هالبران

سیصد تن ظرفیت بار، دکل‌هایی خمیده که باد را در میان می‌گیرند، بسیار سریع‌السیر با بادبان‌های گشادهٔ جلو، یک سطح بادگیری شامل: دکل جلو، بادبان‌های چهارگوش بزرگ و کوچک، دکل بزرگ، بادبان‌های ذوزنقه و سه گوش در جلو، و بادبان‌های سه گوش بزرگ و کوچک در عقب... کشتی دو دکلی هالبران، که در کریسمس‌هاربور همه انتظارش را می‌کشیدند، چنین بود.

روی کشتی: یک ناخدا، یک معاون (نایب)، یک مسئول خدمه و تجهیزات (Bosseman)، یک آشپز به اضافهٔ هشت ملوان وجود داشتند یعنی جمعاً دوازده نفر که برای انجام حرکات و عملیات کشتی کافی بود. ساختمان کشتی محکم بود. قطعات و پوشش اطرافش با میخ‌های مسی وصل شده بود. بادبان‌هایش وسیع و متعدد و تجهیزاتش بسیار کامل بود. این کشتی بادپیمای بسیار خوش دست، مخصوص کشتیرانی بین مدارهای ۴۰ درجه و ۵۰ درجهٔ جنوبی، مایهٔ افتخار کارگاه کشتی‌سازی بیرکنهید (Birkenhead) بود.

این اطلاعات را ارباب آتکینز به من داده بود امّا همراه با چه مدح و ثنایی!

ناخدا لن‌گی (Len Guy)، از لیورپول، مالک سه پنجم کشتی، قریب شش سال بود که فرماندهی کشتی هالبران را به عهده داشت و در دریاهای جنوبی آفریقا و آمریکا، از جزایری به جزایر دیگر و از قاره‌ای به قارهٔ دیگر رفت و آمد می‌کرد. اینکه کشتی دو دکلی او دوازده خدمه بیشتر نداشت به این دلیل بود که منحصراً اختصاص به تجارت داشت. برای شکار دوزیستانی مثل خرس دریایی یا خوک دریایی به خدمهٔ بیشتر و تجهیزاتی همچون انواع چنگک‌ها، قلاب‌ها و ابزار و آلات ضروری برای این عملیات سخت نیاز بود.

اضافه کنم که در این مناطق ناامن، که در آن زمان محلّ رفت و آمد دزدان دریایی بود، و در مجاورت جزایری که باید از آنها حذر می‌شد، کشتی هالبران هرگز مورد حملهٔ غارتگران قرار نگرفته بود زیرا: چهار توپ مفرغی با تعدادی کافی گلوله و بسته‌های ساچمه، یک انبار پر از باروت، تفنگ‌ها، تپانچه‌ها، کارابین‌های آویخته بر نرده‌های جاتفنگی، و بالاخره تورهای جان پناه، امنیت کشتی را تضمین می‌کردند. بعلاوه، مردانی که چهار ساعت به چهار ساعت کشیک می‌دادند، هرگز به خواب عمیق فرو نمی‌رفتند. کشتیرانی روی این دریاها، بدون این گونه تدبیرها، بی‌احتیاطی محض بود.

در آن صبح زود روز هفتم اوت، هنوز خوابیده بودم که صدای درشت و ضربه‌های مشت مهمانخانه‌دار، که در اتاقم را از جا می‌کند، مرا خواب‌آلوده از تختخوابم بیرون کشید:

ــ بیدار شدید آقای جئورلینگ؟

ــ حتماً ارباب آتکینز... با این ضربه‌ها چطور ممکن است بیدار نشده باشم؟ چه خبر است؟...

ــ یک کشتی بر پهنهٔ دریا، در شش میلی شمال شرق، رو به سوی کریسمس‌هاربور می‌آید!

در حالی که پتو را به سرعت از رویم می‌انداختم فریاد زدم:

ــ یعنی ممکن است هالبران باشد؟

ــ آقای جئورلینگ، این را چند ساعت دیگر خواهیم دانست. در هر حال، این نخستین کشتی سال است و ما باید به گرمی از آن استقبال کنیم.

به سرعت لباس پوشیدم و در اسکله به فنیمور آتکینز پیوستم. ما در محلّی قرار گرفتیم که بین دو انتهای خلیج کریسمس‌هاربور بود و افق در زاویهٔ بسیار بازی دیده می‌شد.

هوا به قدر کافی روشن بود، مه از سطح دریا پراکنده شده و دریای آرام



آلباتروس ناگهان با بال‌های گسترده به پرواز درآمد.

چین و شکن ملایمی داشت. آسمان در این سمت کرگلن، به لطف وزش مرتب باد، نورانی‌تر از سمت مقابل بود.

حدود بیست نفر از اهالی ـ که اکثراً صیاد بودند ـ دور ارباب آتکینز را گرفته بودند. آتکینز برای آنها مهمترین و برجسته‌ترین شخصیت مجمع‌الجزایر بود و طبعاً حرف‌شنوی بیشتری از او داشتند.

در این موقع باد برای ورود کشتی به خلیج بسیار مساعد بود ولی چون دریا در حالت جزر بود، کشتی دو دکلی، که از دور دیده می‌شد، بدون شتاب، زیر بادبان‌های نیمه افراشته حرکت می‌کرد و منتظر مدّ دریا بود.

گروه، با بی‌حوصلگی جر و بحث می‌کردند و من بی‌آنکه دخالت کنم بحث را دنبال می‌کردم. عقاید مختلف بود و هر کسی با لجاجت در عقیدهٔ خود پافشاری می‌کرد. باید بگویم که اکثریت با کسانی بود که عقیده داشتند کشتی دیده شده هالبران نیست و این مرا اندوهگین می‌کرد. فقط دو یا سه نفر، از جمله ارباب کورموران‌ور، تأیید می‌کردند که آن کشتی هالبران است. آتکینز تکرار می‌کرد:

ــ این هالبران است! ناخدا لن‌گی اولین بارش نیست که به جزایر کرگلن می‌آید... این خود اوست و من چنان مطمئنم که گویی همین‌الان دست در دست من اینجا ایستاده است. او برای تجدید آذوقهٔ کشتی‌اش یکصد پیکول (Piculs ـ از اوزان قدیمی سیام ـ معادل ۶۲/۵ کیلوگرم ـ م.) سیب‌زمینی از من می‌خرد!

یکی از صیادان گفت:

ــ آقای آتکینز، مه پلک‌های شما را پوشانده است!

مهمانخانه‌دار با لحنی تلخ پاسخ داد:

ــ نه آنقدر که مغز ترا پوشانده!

یکی دیگر اعلام کرد:

ــ این کشتی برش یک کشتی انگلیسی را ندارد. با آن جلوی کشیده و خمیدگی چشمگیرش به نظرم می‌آید که ساخت آمریکاست.

ارباب آتکینز جواب داد:

ــ نه... این یک کشتی انگلیسی است و من حتّی می‌توانم بگویم که از کدام کارگاه بیرون آمده است... بله... از کارگاه بیرکنهید در لیورپول، از همانجا که هالبران به آب انداخته شده است!



عقاید مختلف بود و هر کسی در عقیدهٔ خود پافشاری می‌کرد.

یک دریانورد پیر گفت:

ـ ابداً! این کشتی دو دکلی در بالتیمور، از کارخانهٔ نیپرواسترونج به آب انداخته شده و آب‌های چزاپیک (Chesapeake) برای اولین بار چوب‌های آن را خیس کرده است.

ارباب آتکینز گفت:

ـ یکباره بگو آب‌های مرسی (Mersey)، ابله کثیف! بیا! عینکت را پاک کن و این کشتی را که شاخش را نشان می‌دهد خوب نگاه کن!

همهٔ گروه یک صدا فریاد زدند:

ـ انگلیسی!

در واقع، کشتی انگلیسی پرچم قرمز خود را که به نوک آن نصب شده بود، برمی‌افراشت.

دیگر تردیدی نبود. این یک کشتی انگلیسی بود که به سوی خلیج کریسمس‌هاربور حرکت می‌کرد ولی هنوز نمی‌شد با اطمینان گفت که حتماً کشتی دو دکلی ناخدا لن‌گی است. دو ساعت بعد، دیگر این موضوع جای بحث نداشت. پیش از ظهر، هالبران شروع به لنگراندازی در وسط خلیج کریسمس‌هاربور کرده بود.

ارباب آتکینز با حرکات و حرف‌های خود نسبت به ناخدای هالبران به‌شدّت ابراز احساسات می‌کرد ولی ناخدا خیلی کم حرف و تودار به‌نظر می‌رسید. مردی چهل و پنج ساله، سرخ‌فام، با اعضایی قرص و محکم همچون کشتی‌اش، سری قوی با موهای جوگندمی، چشمانی سیاه که مردمک آن همچون اخگری سوزان در زیر ابروانی پرپشت می‌درخشید، لب‌هایی فشرده، چانه‌ای محکم مزّین به ریش‌بزی پرپشت حنایی رنگ، با بازوان و پاهایی نیرومند... سیمایی نه چندان خشن ولی نفوذناپذیر ـ سیمای یک فرد بسیار تودار که رازش را به کسی بروز نمی‌دهد. این موضوع را کسی که مطلّع‌تر از ارباب آتکینز بود برایم نقل کرد با آنکه مدیر هتل خود را دوست صمیمی ناخدا لن‌گی قلمداد می‌کرد. حقیقت این بود که هیچ کس نمی‌توانست ادّعا کند که در این طبیعت خشن نفوذ کرده باشد.

بلافاصله باید یادآور شوم کسی که به او اشاره کردم رئیس خدمه و ابوابجمعی کشتی هالبران بود به نام هارلیگرلی (Hurliguerly)، متولد جزیرهٔ

وایت، چهل و چهار ساله، با قد متوسط، خپله، قوی، با بازوانی دور از بدن و پاهای قوسی، کله‌ای گرد روی گردن ستبری چون گردن گاو وحشی، سینه‌ای پهن و حاوی یک جفت ریه ـ که چنان بد تنفس می‌کرد که خیال کردم آنها را ندارد ـ پیوسته نفس نفس‌زنان، پیوسته حرف زنان، با چشمانی مسخره گر و صورتی خندان، با چین‌هایی زیرچشم‌ها که حاصل انقباض دایمی عضلات صورتش بود. یادآور شوم که یک گوشواره ـ تنها یکی ـ از گوش چپش آویزان بود. چه تناقضی با فرمانده کشتی داشت و چگونه دو موجود چنین نامتجانس می‌توانستند با هم کنار بیایند! به هر حال آن دو با هم کنار آمده بودند زیرا بیش از پانزده سال بود که با هم دریانوردی می‌کردند نخست با کشتی دو دکلی پاور (Brick Power) که شش سال پیش از آغاز این ماجرا جای خود را به کشتی هالبران داده بود.

هارلیگرلی، به محض رسیدن به بندر، توسط فنیمور آتکینز مطلّع شده بود که اگر ناخدا لن‌گی رضایت بدهد، من با کشتی او سفر خواهم کرد. بنابراین بدون هیچ معارفه‌ای و هیچ گونه مقدمه‌چینی، بعدازظهر آن روز به من نزدیک شد. او نام مرا می‌دانست و با این کلام مرا مخاطب قرار داد:

ــ آقای جئورلینگ، سلام عرض می‌کنم.

ــ منهم سلام عرض می‌کنم دوست من. چه فرمایشی دارید؟

ــ می‌خواهم خدماتم را به شما عرضه کنم.

ــ خدماتتان؟ در چه موردی؟

ــ در مورد قصد شما، که می‌خواهید سوار هالبران بشوید...

ــ شما کی هستید؟

ــ رئیس هارلیگرلی، مسئول خدمه و ابوابجمعی کشتی. و علاوه بر این، همکار وفادار ناخدا لن‌گی، که ناخدا از او حرف‌شنوی دارد با آنکه سابقه ندارد به حرف کسی گوش کرده باشد.

فکر کردم خوب است از این مرد که نفوذ تردیدناپذیری روی ناخدا دارد برای جلب رضایت فرمانده کشتی استفاده کنم و جواب دادم:

ــ خیلی خوب دوست من، اگر الآن کاری ندارید کمی باهم صحبت کنیم.

ــ من دو ساعت وقت دارم آقای جثورلینگ، بعلاوه، امروز کارمان کم است، فردا باید کالاهایی را از کشتی پیاده کنیم و آذوقه‌هایی را برای کشتی فراهم آوریم... به هر حال برای کارکنان کشتی زمان استراحت است... اگر شما آزاد باشید، من هم آزادم...

با گفتن این حرف‌ها دستش را به سمتی از بندر که برایش خودمانی بود تکان داد. گفتم:

ــ همین جا برای صحبت خوب نیست؟

ــ صحبت کردن سرپا... آن هم با گلویی خشک؟... در حالی که می‌توان به راحتی در گوشه‌ای از کودموران ـ ور، جلوی دو فنجان چایی مخلوط با ویسکی نشست...

ــ من اصلاً نمی‌نوشم، رئیس.

ــ باشد... من به جای هر دومان می‌نوشم. آه! خیال نکنید با یک عرقخور سر و کار دارید! نه! هرگز افراط نمی‌کنم ولی به اندازه می‌خورم!

به دنبال این دریانورد، که مسلماً عادت به شنا در آب‌های کاباره‌ها داشت، راه افتادم و در حالی که ارباب آتکینز روی عرشهٔ کشتی مشغول چانه زدن روی قیمت خریدها و فروش‌های خود بود ما در سالن بزرگ مهمانخانهٔ او نشستیم. به هارلیگرلی گفتم:

ــ من بیشتر به اطمینان ارباب آتکینز بودم که مرا با ناخدا لن‌گی آشنا کند چون او رابطهٔ خیلی نزدیک و خصوصی با ناخدا دارد... البته اگر اشتباه نکرده باشم...

هارلیگرلی خندهٔ معنی‌داری کرد و گفت:

ــ فنیمور آتکینز مرد خوبی است که ناخدا نیز قبولش دارد ولی نمی‌تواند به پای من برسد!... اجازه بدهید من کارم را بکنم، آقای جئورلینگ...

ــ یعنی کار خیلی مشکلی است رئیس؟ یعنی کابین کوچکی در کشتی هالبران وجود ندارد؟ یک کابین خیلی کوچک هم برایم کافی است... کرایه‌اش را خواهم پرداخت.

ــ خیلی خوب آقای جئورلینگ! کابینی در کنار اتاق خدمهٔ کشتی در عرشه وجود دارد که هرگز کسی از آن استفاده نکرده است و لازم هم نیست برای کرایه‌اش جیبتان را خالی کنید... با وجود این، بین خودمان باشد، باید بیش از آنچه تصوّر می‌کنید زیرک بود تا بتوان ناخدا را وادار کرد مسافر در کشتی بپذیرد و آتکینز پیر چنین کسی نیست! بله! این زرنگی فقط از عهدهٔ پسر خوبی برمی‌آید که اینک به سلامتی شما می‌نوشد و متأسف است که شما به سلامتی او نمی‌نوشید!

هارلیگرلی این کلامش را با چشمکی شیطنت‌آمیز همراه کرد و دنبالهٔ آن را در یک گیلاس ویسکی غرق نمود. این ویسکی را هارلیگرلی چندان اعلا نمی‌دانست چون کورموران‌دور آن را از انبار کشتی هالبران تهیه می‌کرد.

سپس، هارلیگرلی از جیب کتش یک پیپ سیاه و کوتاه بیرون آورد، پرش کرد، آتش زد و گوشهٔ لب گوشتالویش گذاشت و چنان دود و دمی به راه انداخت که سرش پشت ابری خاکستری ناپدید شد.

گفتم:

ــ آقای هارلیگرلی؟

ــ بله، آقای جئورلینگ...

ــ چرا ناخدای شما از پذیرفتن من به عنوان مسافر در کشتی خود امتناع خواهد کرد؟

ــ برای اینکه اصلاً در مرامش نیست که مسافر سوار کشتی‌اش بکند و تا اینجا هر پیشنهادی از این قبیل را همیشه رد کرده است.

ــ می‌پرسم به چه دلیلی؟

ــ خوب، برای اینکه در رفتار و کردارش هیچ گونه محدودیت و مزاحمتی نداشته باشد. هر جا دلش می‌خواهد برود، راهش را به سوی شمال یا جنوب کج کند، طلوع صبح یا غروب آفتاب حرکت کند بی‌آنکه به کسی توضیحی بدهد. او هرگز این دریاهای جنوب را ترک نمی‌کند آقای جئورلینگ. و اینک سال‌هاست که ما با هم آنها را گز می‌کنیم: از استرالیا به شرق و از آمریکا به غرب، با رفتن از هابیرت ـ تاون به جزایر کرگلن، به تریستان دا کونها، به جزایر فالکلند... و گاهی تا دریای جنوبگان پیش می‌رویم و جز برای فروش بارهایمان توقف نمی‌کنیم. در چنین شرایطی، متوجه هستید که یک مسافر می‌تواند مزاحم باشد. بعلاوه، خود مسافر هم ممکن است به زحمت بیفتد چون ناخدا دوست ندارد با جهت باد ستیز کند و کم‌وبیش به هر طرف که باد او را براند حرکت می‌کند!

از خود می‌پرسیدم: آیا رئیس خدمه از کشتی دو دکلی خود یک کشتی اسرارآمیز نمی‌سازد که خود را به دست تقدیر رها کرده و برای استراحت هم توقف نمی‌کند. نوعی کشتی سرگردان در اقالیم بالا تحت فرماندهی یک ناخدای بوالهوس و خیالاتی؟ به او گفتم:

ــ بالاخره هالبران تا پنج شش روز دیگر جزایر کرگلن را ترک می‌کند؟

ــ قطعاً...

ــ و این بار، برای رسیدن به تریستان دا کونها، رو به‌سوی غرب خواهد نهاد؟

ــ احتمال دارد.

ــ خیلی خوب رئیس، این احتمال برای من کافی است. و چون می‌خواهید خدمتی به من بکنید، ناخدا را وادارید تا مرا به عنوان مسافر بپذیرد...

ـ این را انجام شده تلقی کنید!...
ـ عالی است هارلیگرلی، شما از این کار پشیمان نخواهید شد.
این رئیس عجیب خدمه، در حالی که سرش را مثل کسی که از آب بیرون می‌آید تکان می‌داد، پاسخ داد:
ـ اِه! آقای جئورلینگ، من هرگز از هیچ کاری پشیمان نشده‌ام و خیلی خوب می‌دانم که از خدمت کردن به شما به هیچ وجه پشیمان نخواهم شد. اکنون، اگر اجازه بدهید، از خدمت مرخص می‌شوم و بی‌آنکه منتظر بازگشت رفیق آتکینز بمانم، به کشتی برمی‌گردم.
پس از آنکه آخرین لیوان ویسکی را در گلویش خالی کرد، لبخند حمایتی حوالهٔ من کرد و در حالی که بالاتنهٔ درشتش روی دو کمان پاهایش تلوتلو می‌خورد، از میان دود غلیظی که از پیپش بلند می‌شد و بالای سرش حلقه می‌زد گذشت و از کورموران ـ ور خارج شد.
من با اندیشه‌های بسیار متناقضی درگیر بودم. در حقیقت، ناخدا لن‌گی کی بود؟ ارباب آتکینز او را به عنوان دریانورد خوبی معرفی کرده بود که مرد شجاعی نیز کمکش می‌کند. ولی اصل کاری کدام بود، این یا آن؟ با آنچه رئیس خدمه کشتی به من گفته بود، جای شکی باقی نمی‌ماند. اعتراف می‌کنم که هرگز به ذهنم نرسیده بود که پیشنهاد سوار شدن به کشتی هالبران ممکن است مشکلی ایجاد کند آن هم برای من که مطلقاً به قیمت نگاه نمی‌کردم و خودم را با زندگی در کشتی وفق می‌دادم. ناخدا لن‌گی برای جواب رد دادن به من چه دلیلی می‌توانست داشته باشد؟... آیا قابل قبول بود که او نخواهد تعهدی بپذیرد، یا نخواهد مجبور بشود در طول کشتی‌رانی، بر خلاف میل خود، به این یا آن محل برود؟... یا شاید دلیل خاصی برای احتراز از یک بیگانه دارد، به لحاظ نوع خاص کشتی‌رانی‌اش ... آیا به قاچاقچی‌گری و یا مبادلهٔ کالا در دریا مشغول است که در آن زمان در دریاهای جنوب بسیار معمول بود؟ این

توضیح قابل قبولی بود با آنکه مهمانخانه‌دار شریف من از هالبران و فرمانده آن تعریف دیگری کرده بود: کشتی شریف، فرمانده شرافتمند. فنیمور آتکینز هر دو را تضمین می‌کرد!... شاید او هم در مورد هر دو دچار توهّم بود! در واقع، او ناخدا لن‌گی را فقط سالی یکبار، وقتی در جزایر کرگلن لنگر می‌انداخت می‌دید که به کارهای منظمی می‌پرداخت و طبعاً جای سوءظن باقی نمی‌گذاشت. بنابراین نمی‌توانست او را زیاد بشناسد.

از سوی دیگر، از خودم می‌پرسیدم: آیا رئیس خدمهٔ کشتی برای اینکه خدمت خود را مهم جلوه دهد، نخواسته است اهمیت خود را بالا ببرد؟ شاید ناخدا لن‌گی از داشتن مسافر راحت، بی‌دردسر و دست و دل بازی مثل من در کشتی خود بسیار هم خوشحال و راضی باشد.

ساعتی بعد مهمانخانه‌دار را در بندر دیدم و او را در جریان گذاشتم. فریاد زد:

ـ آره! این هارلیگرلی شیطان صفت! همیشه همین‌طور است! ناخدا لن‌گی بدون مشورت با او آب نمی‌خورد! باور کردنی است! ملاحظه می‌کنید، این رئیس خدمه مرد مضحکی است آقای جئورلینگ. نه موذی است و نه احمق ولی پول آدمها را کش می‌رود! اگر گیرش افتادید مواظب کیسهٔ پولتان و جیب‌هایتان باشید و نگذارید لخت‌تان کند!

ـ از توصیه‌ات متشکرم آتکینز. ولی به من بگویید آیا تا حالا با ناخدا لن‌گی حرف زده‌اید؟

ـ نه هنوز، آقای جئورلینگ... ما وقت کافی داریم... هالبران تازه از راه رسیده و حتی هنوز روی لنگرش ثابت نایستاده است...

ـ باشد... ولی من می‌خواهم هر چه زودتر وضعم روشن شود...

ـ کمی حوصله بکنید!

ـ من عجله دارم که تکلیف خود را بفهمم.

ــ خیلی خوب، جایی برای نگرانی نیست آقای جئورلینگ! همه چیز رو به راه می‌شود!... بعلاوه، اگر هالبران هم نباشد شما دردسری نخواهید داشت. با شروع فصل صید، کریسمس‌هاربور بیش از تعداد خانه‌های اطراف هتل کشتی خواهد داشت. به من اعتماد کنید. من تعهد می‌کنم که شما را سوار کشتی کنم.

ولی اینها همه‌اش حرف بود، چه از سوی رئیس خدمهٔ کشتی و چه از سوی ارباب آتکینز. علیرغم وعده‌های خوش آن دو، تصمیم گرفتم مستقیماً به ناخدا لن‌گی مراجعه کنم و هر وقت که تنها ملاقاتش کردم دربارهٔ سفرم با او حرف بزنم.

این فرصت روز بعد دست داد. تا آن موقع، من در طول اسکله قدم می‌زدم و کشتی دو دکلی او را از هر سو بررسی می‌کردم که ساختاری بسیار محکم و جالب داشت. و این کیفیت، در این دریاها که یخ‌ها گاهی تا پنجاهمین مدار منحرف می‌شوند خیلی مهمّ است.

بعدازظهر آن روز، هنگامی که به ناخدا لن‌گی نزدیک می‌شدم، فهمیدم که او ترجیح می‌دهد از من دوری کند.

در کریسمس‌هاربور، این جمعیت کوچک صیادان به ندرت تغییر می‌کرد. شاید در روی کشتی‌ها چند نفر کرگلنی به جای غایبین یا مردگان به خدمت گماشته می‌شدند ولی جمعیت اینجا فرق نمی‌کرد و ناخدا لن‌گی قطعاً آنها را تک به تک می‌شناخت. چند هفته بعد که کشتی‌های صیادی کارکنانشان را در اینجا تخلیه می‌کردند و اینجا شلوغ می‌شد، شاید او دچار اشتباه می‌شد ولی در این ماه اوت که هوای زمستان به طور استثنایی ملایم بود، هالبران تنها کشتی موجود در وسط بندر بود و بنابراین غیرممکن بود که ناخدا لن‌گی وجود یک بیگانه را در من حدس نزده باشد ولو آنکه رئیس خدمهٔ کشتی و مهمانخانه‌دار هنوز دربارهٔ من با او حرف نزده باشد.

دچار نگرانی شدیدی شدم. اگر این «مردم گریز» مرا در کشتی‌اش

نمی‌پذیرفت، چه می‌توانستم بکنم؟ من که نمی‌توانستم علیرغم میل باطنی‌اش او را مجبور به این کار بکنم چون نه هموطنش بودم و نه کنسول یا مأموری از آمریکا در کرگلن بود که پیش او از وی شکایت کنم. یک جواب «نه» از طرف او سفر مرا دو سه هفته‌ای به تأخیر می‌انداخت زیرا باید منتظر رسیدن کشتی مناسب دیگری می‌شدم.

در لحظه‌ای که به او نزدیک می‌شدم، معاون کشتی به سراغ ناخدا آمد و ناخدا برای دورشدن از من‌از این‌فرصت استفاده کرد و به صاحب‌منصب خود اشاره کرد که به دنبال او برود. آن دو، در انتهای بندر دور زدند، در زاویهٔ یک تخته سنگ ناپدید شدند و از سمت شمالی خلیج بالا رفتند.

فکر کردم: جهنم! فردا صبح به عرشهٔ کشتی می‌روم. این لن‌گی چه بخواهد و چه نخواهد، باید حرف‌های مراگوش کند و، آری یا نه، جوابی به من بدهد.

علاوه بر این، ممکن بود ناخدا لن‌گی در ساعت صرف شام به رستوران کورموران‌ور بیاید چون معمولاً دریانوردان در دورهٔ استراحت خود ناهار و شام را در آنجا صرف می‌کردند. آنها پس از چند ماه دریانوردی که غذایشان منحصر به بیسکویت و گوشت نمک سود است دوست دارند نوع غذایشان را عوض کنند. حفظ‌الصحه نیز همین را ایجاب می‌کند. وقتی خوراکی‌های تازه در دسترس قرار می‌گیرد کارکنان و صاحب‌منصبان کشتی ترجیح می‌دهند در رستوران هتل غذا بخورند. من تردید نداشتم که دوستم آتکینز برای پذیرایی شایسته از ناخدا، معاونش و رئیس خدمهٔ کشتی تدارک لازم را دیده است.

بنابراین منتظر شدم و خیلی دیر سر میز غذا رفتم ولی نومیدکننده بود! نه ناخدا لن‌گی و نه کسی از کارکنان کشتی افتخار حضورشان را به کورموران‌ور نبخشیدند و من ناچار بودم تنها شام بخورم، کاری که از دو ماه پیش همه روزه تکرار می‌شد چون در طول فصل نامساعد مشتریان ارباب آتکینز عوض نمی‌شدند.

حدود ساعت هفت و نیم غذا تمام شد و من رفتم تا در بندر، سمت خانه‌ها، قدم بزنم.

شب فرواُفتاده بود. اسکله خالی بود. از پنجره‌های مهمانخانه نور کمی به بیرون می‌تابید. از کارکنان کشتی هیچ کسی در ساحل نبود. قایق‌های کوچک به کشتی وصل بودند و در انتهای برجستگی آن، با امواج دریای در حال مد تکان تکان می‌خوردند.

این کشتی دو دکلی، در واقع، مثل یک پادگان بود که به محض غروب خورشید ملوان‌ها را در آن زندانی می‌کردند و این تدبیر حتماً خلاف میل هارلیگرلی پرحرف و عرق‌خور بود که در طول استراحت کشتی از این کاباره به آن کاباره می‌دوید. ولی دیگر او را هم مثل ناخدایش در اطراف هتل نمی‌دیدم.

تا ساعت نه در بیرون ماندم و صد قدمی در طول هالبران راه رفتم. کشتی به تدریج در تاریکی فرو می‌رفت. آب‌های خلیج دیگر جز رشته‌ای نور، که از فانوس آویزان شده به دکل قدامی کشتی می‌تابید، نوری منعکس نمی‌کرد.

به مهمانخانه برگشتم و فنیمور آتکینز را دم در دیدم که پیپش را دود می‌کرد. به او گفتم:

ـ آتکینز، ظاهراً ناخدا لن‌گی دوست ندارد به مهمانخانهٔ شما رفت و آمد کند...

ـ اوگاهی روزهای یکشنبه به اینجا می‌آید. امروز شنبه است آقای جئورلینگ.

ـ شما با او صحبت نکردید؟

مهمانخانه‌دار با لحنی که آشکارا منقلب بود پاسخ داد:

ـ چرا...

ـ به او اطلاع دادید که شخصی مورد اعتماد شما مایل است سوار هالبران بشود؟

ــ بله.

ــ او چه جواب داد؟

ــ نه جوابی که باب میل شماست، آقای جئورلینگ.

ــ رد کرد؟

ــ کم و بیش، اگر جواب او را رد تلقی کنیم. او گفت: «آتکینز، کشتی من برای پذیرش مسافر ساخته نشده است... من هرگز مسافر نگرفته‌ام و مطلقاً قصد مسافربری ندارم.»

۳
ناخدا لن گی

شب بسیار بد خوابیدم... و صبح چون بیدار شدم هنوز هم علیه این ناخدا لن‌گی عصبانی بودم. این فکر که هنگام حرکت هالبران از جزایر کرگلن باید سوار آن شده باشم، در کله‌ام ریشه کرده بود. ارباب آتکینز از تعریف و تمجید این کشتی، که همچنان اولین کشتی سال کریسمس‌هاربور بود، باز نمی‌ایستاد. در طی روزها و شب‌ها، چند بار خودم را سوار این کشتی دو دکلی، در پهنهٔ دریاها، رو به غرب و در مسیر سواحل آمریکا دیده بودم! مهمانخانه‌دارم در سازگاری ناخدا لن‌گی تردید نداشت و مطمئن بود که با چیزی که به نفع اوست موافقت خواهد کرد. هرگز دیده نشده است که یک کشتی تجاری مسافری را که خواهان تغییر مسیر آن نیست و کرایهٔ خوبی نیز می‌پردازد رد کند. چه کسی این را باور می‌کند؟

بدین ترتیب، خشم شدیدم علیه این ناخدای ناسازگار تمام‌شدنی نبود و اعصابم به شدّت تحریک شده بود. مانعی سر راهم پیدا شده بود که در برابرش

آشفته بودم. بعلاوه، تصمیم گرفته بودم دربارهٔ روش رقّت‌انگیزش با وی صحبت کنم. شاید به نتیجه‌ای نمی‌رسیدم ولی دستکم دلم را خالی می‌کردم.

ارباب آنکینز با وی صحبت کرده و جوابی گرفته بود که می‌دانستم. و اما این هارلیگرلی منت گذار که در نمایش نفوذ و ارائهٔ خدمات خود آن همه عجله داشت، آیا به عهد خود وفا کرده بود؟ نمی‌دانستم چون دیگر او را ندیده بودم. به هر حال، نمی‌توانست موفق‌تر از مدیر هتل کورموران‌دور باشد.

حوالی ساعت هشت صبح از هتل خارج شدم. هوای بدی بود، از آن هواها که سگ از لانه‌اش بیرون نمی‌آید. باران مخلوط با برف، کولاکی که از غرب، از روی کوهستان‌های دوردست به شدّت می‌وزید و بهمنی از هوای یخ زده و آب با خود فرو می‌آورد. بعید بود که در چنین هوایی ناخدا لن‌گی به اسکله بیاید که تا مغز استخوانش یخ بزند.

در ساحل هیچ کس دیده نمی‌شد. چند قایق صیادی قطعاً پیش از آنکه هوا منقلب شود بندر را ترک کرده و در ته بریدگی‌های خلیج پناه گرفته بودند تا از باد و توفان در امان باشند. برای رفتن به داخل هالبران باید سوار یکی از آن قایق‌های بی‌بادبان می‌شدم که مسئول ابوابجمعی کشتی در اختیارم نگذاشته بود. بعلاوه، فکر کردم در عرشهٔ کشتی او در خانهٔ خویش است و برای جوابی که در صورت اصرار او در امتناع از پذیرفتنم می‌خواستم به وی بدهم، بهتر آن بود که در منطقهٔ بی‌طرفی باشیم. بنابراین بهتر بود از پشت پنجره‌ام در کمینش باشم تا اگر از کشتی پیاده شد دیگر نتواند از چنگ من در برود.

در بازگشت به کورموران‌دور، پشت شیشه‌های خیس از آب پنجره‌ام قرار گرفتم که بخار آن را مرتب پاک می‌کردم و نگران کولاکی که از لولهٔ شمینه وارد می‌شد و خاکسترهای اجاق آن را می‌پراکند نبودم.

عصبانی و بی‌حوصله بودم و در حالی که از شدت خشم خون خونم را

می‌خورد، انتظار می‌کشیدم. دو ساعت گذشت و آن‌گونه که به دلیل ناپایداری بادهای جزایر کرگلن معمول بود، هوا زودتر از من آرام گرفت.

حوالی ساعت یازده ابرهای مرتفع شرق برطرف شدند و باد و توفان در آغوش کوه‌ها آرام گرفت.

پنجره‌ام را گشودم و در همین لحظه یکی از قایق‌های هالبران به آب انداخته شد. ملوانی به داخل آن پرید و یک جفت پارو برداشت در حالی که مردی، بدون گرفتن طناب‌های سکان، در عقب نشست. بین کشتی و اسکله صد متری بیشتر فاصله نبود. قایق کناره گرفت و مرد روی خشکی پرید. او ناخدا لن‌گی بود.

در عرض چند ثانیه از آستانهٔ مهمانخانه گذشتم و درست رو در روی او ایستادم، مثل دو کشتی که به هم حمله کنند. و با لحنی خشک و سرد ـ به سردی بادی که اینک از شرق می‌وزید ـ گفتم:

ــ آقا!

ناخدا لن‌گی به من خیره شد و من از اندوهی که در چشمان سیاهش موج می‌زد حیرت کردم. با صدایی خفه و زمزمه کنان پرسید:

ــ شما غریبه هستید؟

گفتم:

ــ غریبه در جزایر کرگلن، بله.

ــ از ملیت انگلیسی؟

ــ نه... آمریکایی.

با حرکتی مختصر به من سلام داد و من هم به همان روش پاسخ دادم و سپس گفتم:

ــ آقا، تصوّر می‌کنم ارباب آتکینز، هتل‌دار کورموران‌ور، چند کلمه‌ای از پیشنهاد من به‌شما گفته است. به‌نظرم این پیشنهاد ارزش‌پذیرفتن را برای یک...

ــ پیشنهاد سوار شدن به کشتی من؟

ــ دقیقاً!

ــ متأسفم آقا از اینکه نمی‌توانم جواب مساعدی به این درخواست بدهم...

ــ می‌توانید بگویید چرا؟...

ــ برای اینکه عادت ندارم مسافر در کشتی خود داشته باشم. این دلیل اول.

ــ و دلیل دوم، ناخدا؟

ــ برای اینکه مسیر هالبران هرگز از پیش تعیین نمی‌شود. به سوی یک بندر حرکت می‌کند ولی از بندری دیگر سر در می‌آورد. هر جا که من ترجیح بدهم. بهتر است بدانید آقا، که من در خدمت یک شرکت کشتیرانی نیستم. بخش عمدهٔ این کشتی به من تعلّق دارد و من برای سفرهای آن از کسی دستور نمی‌گیرم.

ــ پس موافقت با سفر من فقط به شما مربوط است...

ــ باشد. ولی با کمال تأسف نمی‌توانم جز جواب رد به شما بدهم.

ــ شاید تغییر عقیده بدهید وقتی بفهمید که مسیر و مقصد کشتی شما کوچکترین اهمیتی برای من ندارد... بالاخره به یک جایی خواهد رسید...

ــ به یک جایی... در واقع...

و در این لحظه به نظرم رسید که ناخدا لن‌گی نگاهی طولانی به سوی افق جنوب انداخت.

من ادامه دادم:

ــ به هر حال آقا، رفتن به اینجا یا آنجا برایم تقریباً بی‌تفاوت است... آنچه پیش از همه می‌خواهم این است که در اولین فرصتی که به دست بیاید جزایر کرگلن را ترک کنم...

ناخدا لن‌گی پاسخی نداد و متفکر باقی ماند بی‌آنکه بخواهد از دستم فرار کند.

با لحنی جدّی گفتم:

ــ لطف می‌کنید به حرف‌های من گوش کنید آقا؟

ــ بله آقا.

ــ اگر اشتباه نکنم و مقصد کشتی شما تغییر نیافته باشد، شما قصد داشتید از کریسمس‌هاربور به تریستان داکونها بروید.

ــ شاید به تریستان داکونها... شاید به کیپ... شاید... به جزایر فالکلند... شاید جایی دیگر...

در حالی که می‌کوشیدم خشم خود را فروبخورم، با نیشخند گفتم:

ــ خیلی خوب، ناخدا لن‌گی، دقیقاً همین جایی دیگر است که من مایلم بروم!

آنگاه تغییر عجیبی در حال و وضع ناخدا لن‌گی رخ داد. صدایش خشن و دو رگه شد و به طور وضوح به من فهماند که اصرار بیش از این بی‌فایده است، مذاکره‌مان زیادی طول کشیده و او وقت ندارد و باید به دفترش در بندر برود و آنچه گفتنی بود گفته شده است.

کم مانده بود دستم را درازکنم و بازوی او را بگیرم و این گفت و گو که بد شروع شده بود، با وضع بدتری تمام شود که ناگهان این شخصیت عجیب به سوی من برگشت و با لحنی که ملایم‌تر شده بود گفت:

ــ باور کنید آقا، برایم دردناک است که در وضعی نیستم که بتوانم شما را راضی کنم و در برابر یک آمریکایی چنین ناسازگاری از خود نشان می‌دهم، ولی نمی‌توانم رفتارم را تغییر دهم. در جریان دریانوردی هالبران ممکن است حوادثی پیش آید که حضور یک مسافر اسباب زحمت بشود... حتی اگر مسافر سازگاری مثل شما باشد... به همین دلیل است که نمی‌توانم از شانس‌هایی که طالبش هستم استفاده کنم...

ــ ناخدا، به شما گفتم و باز هم تکرار می‌کنم که اگر چه قصد من بازگشت به



آنگاه تغییر عجیبی در حال و وضع ناخدا لن‌گی رخ داد...

آمریکا و به ایالت نیوز ـ انگلند است ولی برایم فرق نمی‌کند که در سه ماه به آنجا برسم یا در شش ماه، و از یک راه یا راهی دیگر، حتی اگر کشتی شما بخواهد به میان دریاهای جنوبگان نفوذ کند...

ناخدا لن‌گی در حالی که با نگاهش قلب مرا می‌کاوید، با صدای پرسشگر فریاد زد:

ــ دریاهای جنوبگان؟

و در حالی که دستم را می‌گرفت تکرار کرد:

ــ چرا از دریاهای جنوبگان حرف می‌زنید؟

ــ همان طوری که می‌توانستم از دریاهای شمالی، از قطب شمال یا قطب جنوب حرف بزنم...

ناخدا لن‌گی جوابی نداد ولی به نظرم رسید که قطره اشکی از چشمانش فروغلتید. سپس، برای اینکه از یک خاطرهٔ تلخ که با جواب من برایش زنده شده بود احتراز جوید، فکر دیگری را پیش کشید و گفت:

ــ چه کسی جرأت می‌کند به ماجراجویی در قطب جنوب بپردازد؟

پاسخ دادم:

ــ رسیدن بدان‌جا مشکل است و فایده‌ای هم نخواهد داشت. ولی آدم‌های ماجراجویی هم یافت می‌شوند که وارد چنین کارهایی بشوند.

ناخدا لن‌گی زیر لب زمزمه کرد:

ــ بله... ماجراجویان!

ادامه دادم:

ــ ببینید. آمریکایی‌ها هنوز هم با گروه اکتشافی ستوان چارلز ویلکز (Charles Wilkes)، کشتی‌های وانکوور، پیکوک، پورپویز و فلی‌ینگ اقداماتی در این زمینه می‌کنند...

ــ آمریکایی‌ها آقای جئورلینگ؟... شما تأیید می‌کنید که هیأتی از سوی دولت فدرال به دریاهای جنوب اعزام شده است؟

ــ این اقدام قطعی است... سال گذشته، پیش از حرکت من از آمریکا، شنیدم که این گروه عازم جنوبگان شده است. یک سال از آن گذشته و احتمال زیاد دارد که ویلکز جسور دامنهٔ اطلاعات بشری را از مکاشفاتی که پیش از او انجام شده خیلی جلوتر برده باشد.

ناخدا لن‌گی ساکت مانده بود و چون از این اشتغال ذهنی توضیح‌ناپذیر بیرون آمد گفت:

ــ در همه احوال، اگر ویلکز موفق شده باشد از مدار جنوبگان بگذرد و سپس دیوار بلند یخکران را پشت سر بگذارد، جای تردید است که به مدارهایی بالاتر از...

ــ پیشگامان خود بلینگزهازن، فورستر، کندال، بیسکوئه، مورل، کمپ و بلنی دست یافته باشد...

ناخدا لن‌گی افزود:

ــ و که...

و سکوت کرد. پرسیدم:

ــ از چه کسی می‌خواهید نام ببرید؟

ناخدا لن‌گی بی‌مقدمه پرسید:

ــ شما اصلتان از نیوز ـ انگلند است؟

ــ از ایالت نیوز ـ انگلند.

ــ و دقیق‌تر از آن؟

ــ از هارتفورد.

ــ جزیرهٔ نانتاکت را می‌شناسید؟

ــ بارها از آنجا بازدید کرده‌ام.

ناخدا لن‌گی در حالی که چشم در چشم من دوخته بود گفت:

ــ فکر می‌کنم شما می‌دانید. در آنجاست که رمان‌نویس شما، ادگارپو، قهرمان خود آرتور گوردُن‌پیم (Arthur GordonPym) را خلق کرده است...

پاسخ دادم:

ــ در واقع. به خاطرم می‌آید که این رمان از جزیرهٔ نانتاکت شروع می‌شود.

ــ شما گفتید... این رمان؟ شما از همین کلمه استفاده کردید؟

ــ بله، ناخدا...

ــ بله... شما هم مثل همه حرف می‌زنید!... ولی، ببخشید آقا بیش از این نمی‌توانم معطل شوم... متأسفم، از اینکه نمی‌توانم این خدمت را به شما بکنم صمیمانه متأسفم... تصوّر نکنید که اگر دربارهٔ پیشنهاد شما بیشتر فکر کنم تغییر عقیده می‌دهم... بعلاوه، اگر چند روز صبر کنید، فصل صید آغاز می‌شود... کشتی‌های تجاری و کشتی‌های صید نهنگ در کریسمس‌هاربور لنگر می‌اندازند و شما به راحتی می‌توانید به هر کشتی که به مسیر شما بخورد سوار شوید... من جداً متأسفم آقا! و برایتان آرزوی سلامت دارم.

با این کلام، ناخدا لن‌گی از من دور شد و مذاکرات ما بر خلاف تصوّرم بی‌نتیجه ولی دوستانه به پایان رسید.

چون لجبازی با غیرممکن فایده‌ای نداشت، امید سفر با هالبران را از سر انداختم در حالی که خشم خود علیه فرمانده لعنتی آن را همچنان حفظ کرده بودم. و چرا اعتراف نکنم که کنجکاویم به شدّت تحریک شده بود. رازی را در اعماق وجود این دریانورد احساس می‌کردم و دوست داشتم بدان رسوخ کنم. مذاکرات طولانی‌ما، این اسم آرتورپیم که آن طور غیرمتظره به زبان آورده بود، پرس و جوهایش دربارهٔ جزیرهٔ نانتاکت، تأثیر خبر تحقیقات آمریکایی‌ها در دریاهای جنوب به فرماندهی ویلکز در او و اینکه ادّعا کرد دریانوردی آمریکایی‌ها نمی‌تواند از... فراتر برود.. و این ناخدا لن‌گی از چه کسی می‌خواست حرف بزند؟... همهٔ اینها مایهٔ تفکری برای من شده بود...

همین روز، ارباب آتکینز خواست بداند که آیا ناخدا لن‌گی با من خوشرویی بیشتری نشان داده و توانسته‌ام یکی از کابین‌های کشتی او را بگیرم؟ ناچار اعتراف کردم که در مذاکراتم موفق‌تر از او نبوده‌ام که البته برایش غیرمتظره نبود. او هم از جواب‌های ردّ ناخدا و از لجاجت او چیزی

نمی‌فهمید. او دیگر ناخدا را نمی‌شناخت و نمی‌دانست چرا این قدر تغییر کرده است. آنچه بیشتر و جدی‌تر هتل‌دار را ناراحت می‌کرد این بود که بر خلاف توقف‌های همیشگی کشتی، خدمه و صاحب‌منصبان کشتی به هتل کورموران‌در رفت و آمد نمی‌کردند. گویی کارکنان کشتی همگی از یک دستور اطاعت می‌کردند. تنها دو یا سه بار رئیس خدمهٔ کشتی آمد و در سالن مهمانخانه نشست. همین. ارباب آتکینز از این امر به شدّت یکّه خورده بود.

در مورد هارلیگرلی باید بگویم که پس از آن بی‌احتیاطی که در نزدیک شدن به من از خود نشان داد، فهمیدم که نمی‌خواهد رابطهٔ بی‌ثمر خود را با من ادامه دهد. آیا سعی کرده بود رئیس را قانع کند، نمی‌دانم ولی قطعاً با مقاومت او رو به رو شده بود.

طی سه روز بعد، یعنی ۱۰، ۱۱ و ۱۲ اوت، کارهای تهیه و تدارک آذوقه و تعمیرات در کشتی بسیار فشرده بود. خدمه را در حال رفت و آمد روی عرشه می‌دیدیم. ملوان‌ها دکل‌ها را بررسی می‌کردند، بعضی طناب‌ها را عوض می‌کردند و بعضی را می‌کشیدند و طناب‌های ثابت را که طی سفر شل شده بودند سفت می‌کردند. قسمت‌های بیرونی و درونی کشتی را که در اثر برخورد امواج دریا ساییده شده بودند دوباره رنگ می‌زدند، بادبان‌های تازه به دکل‌ها نصب می‌کردند و بادبان‌های کهنه‌ای را که هنوز قابل استفاده بودند منظم و مرتب می‌کردند. شکاف‌های تنه و عرشهٔ کشتی را با ضربه‌های محکم پتک مسدود و قیراندود می‌کردند...

این کار با نظمی خاص انجام می‌شد بدون آن فریادها، اعتراض‌ها و دعواهایی که بین دریانوردان به هنگام لنگراندازی بسیار معمول بود. هالبران ظاهراً فرماندهی محکمی داشت و کارکنان آن بسیار خوددار، منضبط و حتی ساکت بودند.

سرانجام، اطلاع یافتیم که حرکت کشتی دو دکلی برای روز ۱۵ اوت قطعی شده است و من حتی فکرش را نمی‌کردم که ممکن است ناخدا لن‌گی از نظرش عدول کند.

از وقتی محظور را پذیرفته بودم دیگر فکرش را هم نمی‌کردم. هر گونه میل به ناسزا گویی در من مرده بود. به ارباب آتکینز هم دیگر اجازه نداده بودم کوشش دیگری بکند. وقتی ناخدا لن‌گی و من در اسکله همدیگر را می‌دیدیم، مثل دو بیگانه که حتی همدیگر را نمی‌شناسند، هر کدام از سویی می‌رفتیم. با این حال، باید یادآور شوم که یک یا دو بار تردیدی در رفتار او مشاهده کردم... به نظر می‌رسید که می‌خواهد حرفی به من بزند ولی این کار را نکرد و من هم کسی نبودم که در کلام پیش قدم شوم. حتی شنیدم که فنیمور آتکینز علیرغم قدغن اکید من، در مورد من از ناخدا لن‌گی خواهشی کرده بود بی آنکه نتیجه‌ای بگیرد. به قول معروف، این یک ماجرای «بایگانی» شده بود ولی ظاهراً عقیده هارلیگرلی جز این بود...

در واقع، هارلیگرلی در برابر اعتراض مدیر هتل کورموران‌ور گفته بود که هنوز همه چیز تمام نشده و به احتمال زیاد «ناخدا حرف آخرش را نزده است!»

ولی من نمی‌خواستم روی حرف این لافزن تکیه کنم و دیگر اهمیتی به عزیمت عنقریب هالبران نمی‌دادم و فقط مترصد ظهور کشتی دیگری بر پهنهٔ دریا بودم. مهمانخانه‌دارم به کرات می‌گفت:

ــ تا یکی دو هفتهٔ دیگر کشتی‌ها از راه می‌رسند و شما خوشحال خواهید شد که‌با ناخدا لن‌گی نرفته‌اید. آنها کرایهٔ کمتری خواهند خواست.

ــ حتماً ارباب آتکینز، ولی فراموش نکنید که اکثر کشتی‌هایی که برای صید به جزایر کرگلن می‌آیند، پنج ـ شش ماهی در اینجا اقامت می‌کنند و من باید برای ادامهٔ سفرم این همه معطل بشوم...

ــ نه همه، آقای جئورلینگ، نه همه!... بعضی‌ها فقط سری به

کریسمس‌هاربور می‌زنند... حتماً فرصت خوبی دست خواهد داد و شما از اینکه هالبران را از دست داده‌اید حسرت نخواهید خورد...

نمی‌دانم آیا حسرت می‌خوردم یا نه، ولی قدر مسلم این است که در سرنوشت من نوشته شده بود که جزایر کرگلن را با کشتی هالبران، به عنوان مسافر ترک خواهم کرد و این کشتی دو دکلی مرا در خارق‌العاده‌ترین ماجراها خواهد کشاند که در سالنامه‌های دریایی آن زمان منعکس خواهد شد.

در شب ۱۴ اوت، حوالی ساعت ۷½، که شب بر جزیره فرو افتاده بود، من بعد از شام در ساحل شمالی خلیج پرسه می‌زدم. هوا خشک، آسمان پرستاره، و سرما گزنده بود. در چنین شرایطی، گردش من نمی‌توانست زیاد طولانی بشود. پس از نیم ساعت، به طرف کورموران‌ور برمی‌گشتم که به شخصی برخوردم. لحظه‌ای مردد ماند، روی پایش برگشت و ایستاد. تاریکی غلیظ‌تر از آن بود که بتوانم به راحتی او را بشناسم ولی صدایش و پچ پچهٔ مخصوص جای اشتباهی باقی نمی‌گذاشت. ناخدا لن‌گی در برابر من بود. گفت:

ــ آقای جئورلینگ، هالبران، فردا صبح، با جزر دریا، باید حرکت کند...

گفتم:

ــ چرا به من می‌گویید؟ شما که درخواست مرا رد کردید...

ــ آقا... من فکرش را کرده‌ام، و اگر شما عقیده‌تان عوض نشده، ساعت ۷ صبح در کشتی باشید...

جواب دادم:

ــ راستش، انتظار چنین تغییر نظر از سوی شما را نداشتم.

ــ تکرار می‌کنم، من فکرش را کرده‌ام، و اضافه می‌کنم که هالبران مستقیماً به طرف تریستان دا کونها خواهد رفت که به نظرم باب میل شما باشد؟

ــ این عالی است ناخدا. فردا صبح ساعت ۷ من در کشتی خواهم بود...

ــ کابین شما آماده است.

گفتم:

ــ دربارهٔ کرایه...

ناخدا لن‌گی جواب داد:

ــ بعداً ترتیبش را طبق رضایت شما می‌دهیم. تا فردا.

ــ تا فردا.

دست من برای ممهور کردن قراردادمان به سوی این مرد عجیب دراز شده بود ولی حتماً تاریکی مانع از آن شد که او این حرکت مرا ببیند زیرا پاسخی به آن نداد و در حالی که با قدم‌های تندی دور می‌شد خود را به قایقش رساند که با چند ضربهٔ پارو او را با خود به کشتی برد.

وقتی، دربازگشت به سالن هتل، ارباب آتکینز را در جریان گذاشتم، حیرت او کمتر از من نبود. گفت:

ــ این روباه پیر هارلیگرلی دقیقاً حق داشته است... ولی بعید نیست. این ناخدای شیطان او مثل یک دختر لوس بارآمده هوسباز باشد! امیدوارم در لحظهٔ حرکت عقیده‌اش عوض نشود!

نظریهٔ غیرقابل قبولی بود و من فکر می‌کردم این شیوه برخورد ناخدا نمی‌توانست ناشی از تفنن یا هوسبازی باشد. اگر ناخدا لن‌گی دست از رد درخواست من برداشت، احتمالاً برای این بود که بودن مرا در کشتی خود به عنوان مسافر بی‌فایده ندید، به خصوص بعد از آنکه در ارتباط با ایالت نیوز انگلند و جزیرهٔ نانتاکت حرف‌هایی زدم. حالا چرا این حرف‌ها نظر او را جلب کرده، سؤالی است که آینده جوابش را خواهد داد.

تدارک سفر من به سرعت پایان یافت، چون من از آن مسافران سبک باری بودم که هرگز بار و بندیل زیادی نداشتم و با یک ساک کوچک به‌دوش و یک چمدان به دست دور دنیا را می‌گشتم. گنده‌ترین وسایل من لباس‌های پوست آستری‌ام بود که اهمیت آن را کسی می‌داند که در مدارات بالا سفر دریایی

می‌کند. هنگامی که اتلانتیک جنوبی را می‌پیمایی، این کوچکترین پیش‌بینی است که محض احتیاط باید کرده باشی.

فردا، ۱۵ اوت، پیش از طلوع خورشید، با آتکینز نازنین خداحافظی کردم. من بایستی از مراقبت‌ها و محبت‌های این هموطنم، که خود را به این جزایر ماتم تبعید کرده بود ولی در مجموع با خانواده‌اش در آن خوشبخت می‌زیست، تشکر کنم. مهمانخانه‌دار مهربان، که نگران منافع من بود، عجله داشت که هر چه زودتر مرا در عرشهٔ کشتی ببیند چون هنوز هم می‌ترسید ناخدا لن‌گی در طول شب تغییر عقیده داده باشد و به قول خود او، «دبه در آورده»! او اعتراف کرد که در طی شب چندین بار پشت پنجره‌اش آمده تا مطمئن شود که کشتی هالبران هنوز در وسط کریسمس‌هاربور لنگر انداخته است... و فقط با طلوع فجر بر نگرانیش غالب آمده است در حالی که من اصلاً نگران نبودم.

ارباب آتکینز می‌خواست همراه من به کشتی بیاید تا از ناخدا لن‌گی و رئیس خدمهٔ هالبران خداحافظی کند.

یک قایق در اسکله منتظر بود که هر دوی ما را به هالبران رساند. نخستین کسی که در عرشهٔ کشتی ملاقات کردم هارلیگرلی بود که نگاه پیروزمندانه‌ای به من انداخت و معلوم بود که می‌خواهد بگوید: «هن! می‌بینی؟... ناخدای سختگیر ما سرانجام ترا در کشتی‌اش پذیرفت... و این فقط از عهدهٔ من برمی‌آمد که همهٔ قدرت و نفوذم را به خدمت تو گماشتم...» ولی آیا این حقیقت داشت؟ من که نمی‌توانستم آن را بپذیرم ولی چه اهمیتی داشت؟ مهمّ این بود که من در عرشهٔ کشتی بودم و هالبران به زودی لنگر برمی‌داشت.

ناخدا لن‌گی به زودی در عرشه ظاهر شد و عجیب اینکه حتی به نظر نرسید که متوجه حضور من شده است.

تدارکات حرکت کشتی آغاز شده بود. بادبان‌ها را از محفظه‌هایشان بیرون

کشیده بودند. طناب‌های بالا، پایین و کنار همه آماده بودند. معاون ناخدا در جلوی کشتی مراقب حرکت چرخ‌های دندانه‌دار افقی بود و به زودی لنگر بالا کشیده می‌شد.

ارباب آتکینز به ناخدا لن‌گی نزدیک شد و با صدایی دلچسب گفت:

ــ سفر خوش، تا سال دیگر!

ــ اگر خدا بخواهد، آقای آتکینز!

و دست‌های همدیگر را فشردند. سپس رئیس کارکنان کشتی به‌نوبهٔ خود جلو آمد و به گرمی دست مهمانخانه‌دار را فشرد و آنگاه قایق او را به ساحل برگرداند.

در ساعت ۸ بامداد، هنگامی که جزر کامل شد، هالبران بادبان‌های نیمه بازش را در معرض باد قرار داد، گوشهٔ بادبان‌های پایین را به جهت چپ متمایل کرد و برای پایین آمدن از خلیج کریسمس‌هاربور با نسیم ملایم شمال به حرکت در آمد، و چون به پهنهٔ دریا رسید، دماغهٔ کشتی را در سمت شمال غربی قرار داد.

با واپسین لحظات بعدازظهر، قله‌های سفید کوه‌های «تابل مون» و «هاورگال» از دید ما ناپدید شدند. قله‌های نوک تیزی که اولی دو هزار و دومی سه هزار پا از سطح دریا ارتفاع داشت.

۴

از جزایر کرگلن تا جزیرهٔ پرنس ادوارد

شاید هرگز یک سفر دریایی آغازی چنین خوش نداشته است! با یک اقبال غیرمنتظره، به جای اینکه جواب ردّ غیرقابل درک ناخدا لن‌گی مرا برای چند هفتهٔ دیگر در کریسمس‌هاربور معطل بگذارد، اینک نسیم نوازشگری مرا از



رئیس کارکنان کشتی (بوسمن) دست مهمانخانه‌دار را به گرمی فشرد...

این مجمع‌الجزایر دور می‌کرد و روی دریایی که فقط چین و شکن ملایمی داشت، با سرعت هشت تا نه میل در ساعت پیش می‌راند.

داخل کشتی با بیرون آن در هماهنگی کامل بود: ساخت عالی و نظافت دقیق کشتی‌های کوچک هلندی چه در داخل اتاق خدمهٔ کشتی و چه در محل نگهبانی کارکنان.

جلوی اتاق خدمهٔ کشتی، سمت چپ، کابین ناخدا لن گی قرار داشت که او از آنجا، از طریق یک پنجرهٔ شیشه‌دار کشویی، می‌توانست مراقب عرشه باشد و به هنگام لزوم دستورات خود را به کشیک‌های چهار ساعته، که بین دکل بزرگ و دکل قدامی نگهبانی می‌دادند، منتقل کند. در سمت راست، اتاقک مشابهی برای کابین معاون ناخدا وجود داشت. هر دو کابین یک تخت نتویی باریک، یک گنجهٔ کوچک، یک صندلی حصیری و میزی داشت که به کف اتاق نصب شده بود و لامپی از بالای آن آویزان بود که با حرکات کشتی تکان تکان می‌خورد. وسایل مختلف دریانوردی در این کابین‌ها دیده می‌شد از قبیل هواسنج، گرماسنج جیوه‌ای، فاصله‌سنج، ساعت دریایی که در جعبه‌ای از چوب بلوط در میان خاک ارّه نگهداری می‌شد و جز در مواردی که ناخدا می‌خواست ارتفاع را بسنجد از آن بیرون آورده نمی‌شد.

دو کابین دیگر در عقب اتاق خدمه قرار داشت که از قسمت میانی آن به عنوان سالن غذاخوری افسران کشتی استفاده می‌شد با یک میز ناهارخوری، در بین نیمکت‌های چوبی با پشتی‌های متحرک...

یکی از این کابین‌ها برای استفادهٔ من آماده شده بود که از دو پنجرهٔ شیشه‌دار روشنایی می‌گرفت: یکی از پهلو به سمت راهروی جنبی اتاق خدمهٔ کشتی باز می‌شد و دیگری به سمت عقب کشتی. در این محل، سکاندار مقابل فرمان سکان می‌ایستاد و چوب افقی پایهٔ دکل بادبان ذوزنقه‌ای بالای سر او قرار داشت.

مساحت کابین من هشت پا در پنج پا بود. من که به ضرورت‌های سفر دریایی عادت داشتم، به فضایی بیش از این نیاز نداشتم. به عنوان وسایل اتاق نیز: یک میز، یک گنجه، یک صندلی ازنی، یک میز دست و روشویی با پایهٔ فلزی و یک تخت نتویی برایم کفایت می‌کرد ولی تشک آن به قدری نازک بود که بی‌تردید اسباب گله و شکایت هر مسافری می‌شد که به این چیزها

عادت نداشت. من سفر نسبتاً کوتاهی در پیش داشتم چون هالبران مرا در تریستان داکونها پیاده می‌کرد. بنابراین بیش از چهار یا پنج هفته در این کابین نمی‌ماندم و لزومی نداشت خیلی سخت بگیرم.

در فضای جلوی دکل قدامی، نزدیک مرکز ـ آنجاکه دکل سه‌گوش نصب شده بود ـ آشپزخانه را با طناب‌های محکمی استوار کرده بودند. بر بالای آن روکش کرباسی با آستری از مشمع پهن شده بود. یک نردبان ما را به محل نگهبانی کارکنان کشتی و فضای میان دو عرشه می‌رساند. در هوای بد این روکش را محکم پایین می‌کشیدند تا محل کار کارکنان از امواج بزرگ دریاکه به تنهٔ کشتی می‌کوبید در امان بماند.

اسامی هشت کارمند کشتی عبارت بود از: مارتین هالت، مسئول بادبان‌ها. هاردی، مسئول تعمیرات، راجرز، دراپ، فرانسیس، گراتیان، باری، اشترن و ملوان‌های بیست و پنج تا سی و پنج ساله که همه انگلیسی و از ساحل مانش و کانال سنت جرج بودند. همگی در حرفهٔ خود بسیار ماهر وکارکشته و بسیار هم با انضباط بودند.

از همین ابتدا باید یادآور شوم: مردی با نیرویی استثنایی، که یک کلمه یا یک اشاره از او کافی بود تا همه را به اطاعت وا دارد، ناخدای هالبران نبود، بلکه معاون او ستوان جیم وست (Jem West) بود که در آن زمان سی و دو سال داشت.

من طی مسافرت‌هایم در میان اقیانوس‌ها هرگز شخصیتی از این قماش ملاقات نکرده‌ام. جیم وست روی دریا زاده شده بود و کودکی‌اش را در یک کشتی حمل مال‌التجاره گذرانده بود که پدرش مالک آن بود و همهٔ خانواده‌اش در آن زندگی می‌کردند. در هیچ زمانی از زندگیش، هوایی جز هوای نمک‌آلود مانش، اقیانوس اطلس یا اقیانوس آرام را استنشاق نکرده بود. در دوران توقف‌ها، جز برای انجام امور ضروری مربوط به خدمتش از کشتی

پیاده نمی‌شد. اگر از یک کشتی، برای خدمت، به کشتی دیگری منتقل می‌شد کیف وسایل نظافتش را به آن کشتی می‌برد و دیگر از آنجا تکان نمی‌خورد. روحاً دریانورد بود و این حرفه همهٔ زندگی او بود. وقتی در عالم واقع دریانوردی نمی‌کرد، در عالم خیال دریانوردی می‌کرد. بعد از آنکه به عنوان جاشو، شاگرد ملاح و ملاح خدمت کرد به درجهٔ سرجوخگی دریایی رسید و سپس سرکارگر و آنگاه ستوان شد و امروز وظیفهٔ ناخدا دوم هالبران را زیر فرماندهی ناخدا لن‌گی به‌عهده داشت.

جیم وست بلندپروازی رسیدن به مقام بالاتر را نداشت و به دنبال ثروت‌اندوزی هم نبود. به خرید و فروش کالا نمی‌پرداخت. ولی نظم و ترتیب دادن به بارهای کشتی را دوست داشت چون چیدن منظم بارهای کشتی نخستین شرط است برای اینکه بادبان‌های کشتی بهتر افراشته شود. در مورد جزییات کشتیرانی، دانش دریانوردی، استقرار تجهیزات کشتی، استفاده از نیروی باد، عملیات دریانوردی در حالات و شرایط مختلف، اقدامات مربوط به لنگر برداشتن، لنگر انداختن، مبارزه علیه عوامل و عناصر طبیعی، سنجش طول و عرض جغرافیایی، تعیین موقعیت کشتی و به طور خلاصه در هر آنچه که مربوط به این وسیلهٔ تحسین‌انگیز به نام کشتی بادبانی بود، جیم وست مقام اول را داشت.

و اینک به وضع جسمانی ستوان می‌پردازیم: قد متوسط، لاغر اندام، همه‌اش عصب‌و عضله، با اعضایی‌محکم به‌مهارت یک‌ژیمناست، نگاهی دریانوردانه با دورنگری فوق‌العاده و نفوذی حیرت‌انگیز، صورت گندمگون، موهای پرپشت و کوتاه، گونه‌ها و چانهٔ بی‌ریش، خطوط چهرهٔ منظم، با سیمایی حاکی از قدرت و انرژی و شهامت و نیروی جسمانی خارق‌العاده...

جیم وست کم حرف بود ــ فقط هر وقت سؤال می‌شد جواب می‌داد ــ

دستورات خود را با صدایی روشن و کلماتی درست، بدون تکرار، و به شیوه‌ای می‌داد که در همان اولین بار فهمیده شود. و همکارانش او را درک می‌کردند.

من توجه را به خصوص به این افسر نمونهٔ یک کشتی تجاری معطوف می‌کنم که روحاً و جسماً چنان به ناخدا لن گی و کشتی دو دکلی هالبران وابسته بود که گویی یکی از دستگاه‌های اساسی کشتی خویش بود و این مجموعهٔ چوب، آهن، پارچه، مس و کنف قدرت حیاتی خود را از او می‌گرفت و شباهت کاملی بین این ساخته دست بشر و آن مخلوق خدا وجود داشت. و اگر هالبران قلبی داشت، قطعاً در سینهٔ جیم وست می‌تپید.

اطلاعات دربارهٔ کارکنان کشتی را با نام بردن از آشپز کشتی کامل می‌کنم: سیاه‌پوستی از ساحل آفریقا به نام اندیکوت (Endicott)، سی ساله، که از هشت سال پیش به عنوان آشپز کشتی زیر فرمان ناخدا لن‌گی خدمت می‌کرد. هارلیگرلی، رئیس خدمهٔ کشتی و او تفاهم شگفت‌انگیزی با هم داشتند و غالباً به عنوان دو رفیق واقعی با هم درددل می‌کردند. هارلیگرلی مدعی بود که دستور غذاهای بسیار عالی در اختیار دارد و اندیکوت گاهی آنها را تجربه می‌کرد بی‌آنکه هرگز توجّه مهمانان بی‌تفاوت سالن غذاخوری کشتی به آنها جلب شود.

هالبران در شرایطی عالی حرکت کرده بود. سرمای شدیدی بود زیرا زیر مدار چهل و هشت درجهٔ جنوب، در ماه اوت، این بخش از اقیانوس آرام چلهٔ زمستان را می‌گذراند. ولی دریا زیبا بود و باد ملایمی از شرق به جنوب شرقی می‌وزید. اگر این هوا ادامه می‌یافت ـ که امیدوار بودیم ادامه یابد ـ ما نیازی به تغییر جهت بادبان‌ها نداشتیم و فقط باید طناب‌های پایین بادبان‌ها را به آرامی شل می‌کردیم تا ما را به بندر تریستان دا کونها برساند.

زندگی در کشتی بسیار منظم، بسیار ساده و یکنواخت بود که البته خالی از

لطف نیز نبود. سفر با کشتی یعنی استراحت در حرکت و تکان‌خوردن‌های گهواره‌وار در حالت رؤیا... و من از تنهاییم شکایتی نداشتم. فقط حس کنجکاوی من هنوز در یک مورد ارضا نشده بود: چرا ناخدا لن‌گی اولین جواب ردّی را که به من داده بود بازپس گرفت؟ پرس و جو از معاون ناخدا دراین باره زحمت بی‌حاصلی بود. آیا او اصلاً از اسرار رئیش آگاه بود؟ این امر ارتباطی با وظایف او نداشت و من متوجه شده بودم که او خارج از وظایف خود به چیزی نمی‌پرداخت. وانگهی، از جواب‌های تک‌سیلابی جیم‌وست چه‌چیزی عایدم می‌شد؟ به هنگام صرف غذای ظهر و شب، بین ما چند کلمه‌ای بیشتر رد و بدل نمی‌شد. با وجود این باید اعتراف کنم که غالباً نگاه ناخدا لن‌گی را که با سماجت به روی من دوخته می‌شد غافلگیر می‌کردم، گویی میل داشت سؤالاتی از من بکند. به‌نظر می‌رسید که‌می‌خواهد چیزهایی دربارهٔ من بداند در حالی که من هم می‌خواستم چیزهایی دربارهٔ او بدانم. به هر حال، هر دو ساکت بودیم.

البته اگر دلم برای پرحرفی لک می‌زد کافی بود به سراغ هارلیگرلی بروم که همیشه برای وراجی آماده بود ولی او چه چیز جالبی می‌توانست به من بگوید؟ باید اضافه کنم که هارلیگرلی همه روزه به من «صبح بخیر» و «شب بخیر» می‌گفت و احوالپرسی می‌کرد که: «از زندگی در کشتی راضی هستم؟... غذای کشتی را می‌پسندم؟... می‌خواهم که او از غذاهای مخصوص خودش برای من به آشپز سفارش دهد؟...»

یک روز به وی گفتم:

ــ از شما ممنونم هارلیگرلی، غذای معمولی برایم کافی است... قابل قبول است... در هتل دوست نیز غذا بهتر از این نبود.

ــ آره! این آقای آتکینز! ولی مرد شریفی است...

ــ به نظر من هم همین‌طور...

ــ ملاحظه می‌کنید آقای جئورلینگ، یک آمریکایی راضی شده است که با خانواده‌اش در کرگلن سکونت کند...

ــ چرا که نه؟

ــ و در آنجا احساس خوشبختی می‌کند!

ــ اینکه آن قدرها هم احمقانه نیست!

ــ خوب! اگر آتکینز پیشنهاد کند که جایش را با من عوض کند، نمی‌پذیرم زیرا من به خود می‌بالم که زندگی دلپذیری دارم!

ــ تبریک می‌گویم هارلیگرلی!

ــ آره! بهتر است بدانید آقای جئورلینگ، توفیق سوار شدن در یک کشتی مثل هالبران، شانسی نیست که دوبار در زندگی نصیب کسی بشود!... درست است که ناخدای ما زیاد حرف نمی‌زند... و معاون ما هم کمتر از او زبانش را به کار می‌اندازد...

ــ متوجه شده‌ام...

ــ اینها مهم نیست آقای جئورلینگ. به شما اطمینان می‌دهم که این هر دو دریانوردان دلیر و بی‌باکی هستند. وقتی در تریستان پیاده بشوید دلتان برای هر دو تنگ خواهد شد.

ــ خوشحالم که این را از شما می‌شنوم، هارلیگرلی.

ــ و توجه داشته باشید که با این باد جنوب ـ شرق، در پشت کشتی و با دریایی که فقط حرکت نهنگ‌ها و شیرماهی‌ها در زیر آب آن را تکان می‌دهد، سفر شما چندان طول نخواهد کشید. خواهید دید آقای جئورلینگ، که ما برای طی ۱۳۰۰ میل فاصله بین جزایر کرگلن و جزایر پرنس ادوارد بیش از ده روز، و برای ۲۳۰۰ میل بقیهٔ راه تا تریستان داکونها بیش از ۱۵ روز وقت صرف نخواهیم کرد.

ــ اظهارنظر بی‌فایده است هارلیگرلی. باید هوا به همین حال بماند. و کسی

که می‌خواهد دروغ بگوید کافی است هوا را پیشگویی کند» این یک ضرب‌المثل دریانوردان است که بهتر است آدم بداند!

به هر صورت، هوای خوب ادامه یافت. به این ترتیب، بعدازظهر روز ۱۸ اوت، دیده‌بان از سمت راست جلوی کشتی، نزدیکی به کوه‌های سلسله جبال کروزه (Crozet) را اعلام کرد که در ۴۲ درجه و ۵۹ دقیقهٔ عرض جغرافیایی جنوبی و ۴۸ درجهٔ طول جغرافیایی خاوری قرار داشت با ارتفاع ۶۰۰ تا ۷۰۰ تواز (۱۷۰ تا ۱۳۶۵ متر) از سطح دریا.

روز بعد، جزایر پوسسیون (Possession) و شواین (Schveine)، که فقط در فصل صید محل رفت و آمد کشتی‌ها بودند، در سمت چپ کشتی قرار گرفتند. در این فصل، تنها ساکنان آنها پرندگان، گروه‌هایی از پنگوئن‌ها و دسته‌هایی از شیونی‌ها (Chionis) بودند که پروازشان تقلیدی از کبوتران بود و به همین دلیل شکارچیان نهنگ آنها را «کبوتران سفید» می‌نامیدند. از خلیج‌ها و بریدگی‌های نامنظم کوه کروزه، توده‌های یخی به صورت سفره‌هایی ضخیم و ناهموار، آهسته و خشن بیرون می‌آمدند و من چند ساعتی توانستم اطراف آنها را تماشا کنم. سپس همهٔ آنها تبدیل به سفیدی‌هایی در خط افق شدند که بر بالای آن قله‌های پر برف سلسله جبال، گرد و مدوّر دیده می‌شدند.

نزدیک شدن به خشکی در دریانوردی حادثه‌ای است که همیشه منافعی دارد. خیال می‌کردم در آنجا ناخدا لن‌گی فرصتی خواهد داشت که سکوت خود را در برابر مسافرش بشکند... ولی این کار را نکرد.

اگر پیشگویی‌های هارلیگرلی عملی می‌شد تا سه روز دیگر بلندی‌های جزیرهٔ ماریون و جزیرهٔ پرنس ادوارد در سمت شمال غرب هویدا می‌شد. ولی در آنجا ما نباید توقف می‌کردیم. هالبران برای تجدید ذخیرهٔ آبش در آب‌های تریستان داکونها توقف می‌کرد. بنابراین فکر می‌کردم یکنواختی سفر دریایی ما را هیچ حادثهٔ دریایی یا غیر آن به‌هم نخواهد زد. باری، در بامداد

روز ۲۰ اوت، که جیم وست جزو چهار کشیک بود، ناخدا لن‌گی از طریق یکی از راهروهای باریک کنار ساختمان به روی عرشه آمد و در عقب کشتی، مقابل جعبهٔ قطب‌نما قرار گرفت و برحسب عادت، و نه ضرورت، به صفحهٔ آن نگاه کرد.

من نزدیک انتهای کشتی نشسته بودم. آیا ناخدا مرا دید؟ نمی‌دانستم. ولی مطمئن بودم که حضور من مطلقاً توجه او را جلب نکرد. تصمیم قطعی گرفته بودم، حالا که او به‌من بی‌اعتناست، من‌هم نسبت به‌او بی‌اعتناباشم. بنابراین همان طور که آرنجم را به نردهٔ کنار کشتی تکیه داده بودم به تماشای دریا ادامه دادم.

ناخدا لن‌گی چند قدم راه رفت، از بالای نرده‌های حفاظ کشتی خم شد و به شیار طویلی که از برخورد بدنهٔ کشتی در حرکت سریع آن با آب به‌وجود می‌آمد و همچون نوار باریک توری به دنبال کشتی کشیده می‌شد، چشم دوخت.

در این محل فقط یک نفر صدای آدم را می‌شنید، آن هم سکاندار یعنی ملوان اشترن بود که دسته‌های فرمان راگرفته بود و تعادل هالبران را در برابر حرکت‌های ناگهانی ناشی از برخورد امواج‌اقیانوس حفظ می‌کرد.

به نظر می‌رسید که این حرکت‌ها مطلقاً اسباب نگرانی ناخدا لن‌گی نیستند زیرا به‌من نزدیک شد و با صدای همیشگی و زمزمه‌وار خود گفت:

ـ آقا، دلم می‌خواهد با شما صحبت کنم...

ـ برای شنیدن حرف‌های شما آماده‌ام ناخدا.

ـ اگر تا حالا این کار را نکرده‌ام برای این است که طبیعتاً کمتر اهل صحبت و اختلاط هستم... این را اعتراف می‌کنم... وانگهی... آیا صحبت‌های من جاذبه‌ای برای شما خواهد داشت؟

ـ اگر در این باره تردید داشته باشید، اشتباه می‌کنید. صحبت با شما برای من بسیار جالب خواهد بود. گوشم به شماست ناخدا.

ناخدا لن‌گی لحظه‌ای مردّد به نظر رسید و حالت مردی را پیدا کرد که در لحظه‌ای که می‌خواهد حرف بزند از خود می‌پرسد آیا بهتر نیست ساکت بماند. بالاخره پرسید:

ــ آقای جئورلینگ، آیا در جستجوی آن بوده‌اید که بدانید به چه دلیل در مورد سوار کردن شما به کشتی تغییر عقیده دادم؟

ــ در واقع، در جستجوی آن برآمدم ولی نیافتم، ناخدا. شاید اخلاق انگلیسی شما... شاید سر و کار نداشتن با یک هموطن... شاید...

ــ آقای جئورلینگ، دقیقاً به این دلیل که آمریکایی هستید، نهایتاً تصمیم گرفتم شما را دعوت به مسافرت با کشتی هالبران کنم...

با حیرت پرسیدم.

ــ به دلیل آن که آمریکایی هستم؟

ــ و همچنین... برای اینکه از ایالت نیوز ـ انگلند هستید...

ــ اعتراف می‌کنم که هنوز منظورتان را نمی‌فهمم.

ــ اگر اضافه کنم که من فکر می‌کنم چون شما از نیوز ـ انگلند بوده‌اید و چون از ناناکت دیدن کرده‌اید، امکان دارد که خانوادهٔ آرتور گوردُن پیم (Arthur Gordon Pym) را شناخته باشید... حالا منظورم را بهتر می‌فهمید.

ــ همان قهرمانی که رمان‌نویس ما ادگارپو (Edgar Poe) ماجراهای حیرت‌انگیز او را نقل کرده؟

ــ خود او... روایت او براساس دستنوشته‌ای بوده که در آن جزییات این سفر خارق‌العاده از میان دریای جنوبگان شرح داده شده بود.

از شنیدن حرف‌های ناخدا لن‌گی، تصوّر کردم خواب می‌بینم!... چطور... او وجود دستنوشته‌ای از آرتو پیم را باور می‌کرد؟ ولی رمان ادگارپو چیزی جز یک افسانه نبود، یک اثر تخیلی بسیار ارزنده از نویسندهٔ آمریکایی ما... و حالا یک‌مرد عاقل و باشعور، این افسانه را به عنوان یک واقعیت قبول داشت...

ساکت ماندم در حالی که از خود می‌پرسیدم که با چگونه آدمی سر و کار دارم.

ناخدا لن‌گی با سماجت پرسید:

ـ سؤال مرا شنیدید؟

ـ بله... البته... ناخدا... البته... و نمی‌دانم آیا درست فهمیدم...

ـ آقای جئورلینگ، من آن را با وضوح بیشتری تکرار می‌کنم زیرا خواهان یک جواب صریح هستم.

ـ خوشحال خواهم شد اگر بتوانم شما را راضی کنم.

ـ پس از شما می‌پرسم: آیا در نیوز ـ انگلند شما شخصاً با خانوادهٔ پیم آشنا شده‌اید که ساکن جزیرهٔ نانتاکت بوده و با یکی از شریف‌ترین وکلای دولت منسوب بوده است. پدر آرتور پیم، کنتراتچی نیروی دریایی، یکی از تجار و سوداگران معروف جزیره محسوب می‌شده است. پسر او وارد ماجراهایی شده است که ادگارپو تداوم عجیب آنها را از زبان خود وی شنیده است...

ـ و می‌توانست عجیب‌تر هم باشد ناخدا، چون همهٔ این داستان از تخیل نیرومند شاعر بزرگ ما بیرون آمده و کاملاً ساختگی است...

ـ کاملاً ساختگی!...

او زیرلب سه‌باراین کلمات را بابالاانداختن‌شانه‌تکرارکرد و آنگاه گفت:

ـ به این ترتیب، آقای جئورلینگ، شما آن را باور ندارید.

ـ نه من و نه هیچ کس دیگر آن را باور نمی‌کند ناخدا لن‌گی... و شما اولین کسی هستید که ادّعا می‌کنید این کتاب، یک رمان عادی نیست...

ـ پس به حرف‌های من گوش کنید آقای جئورلینگ: این به اصطلاح «رمان» ـ آن طوری که شما وصف می‌کنید ـ اگر چه سال گذشته منتشر شده ولی چیزی از حقیقت کم ندارد و گذشت یازده سال از وقایعی که در آن

گزارش شده، چیزی از واقعی بودن آنها نمی‌کاهد. ما همیشه منتظر کلمهٔ رمز یک معما هستیم که شاید هرگز فاش نخواهد شد!...

ناخدا لن‌گی قطعاً دیوانه و تحت تأثیر بحرانی بود که باعث عدم تعادل روانی او شده بود!... خوشبختانه، اگر او عقل خود را از دست می‌داد، جیم وست به راحتی جانشین او در فرماندهی کشتی هالبران می‌شد. گذشته از این، من کاری جز گوش کردن نداشتم و چون رمان ادگارپو را بارها خوانده بودم و می‌شناختم، کنجکاو بودم آنچه را که ناخدا لن‌گی از آن می‌گفت بدانم.

ناخدا لن‌گی با لحنی مؤکدتر و با لرزشی در صدا، که حاکی از خشم عصبی او بود، ادامه داد:

ــ واکنون، آقای جئورلینگ، ممکن است شما با خانوادهٔ پیم آشنا نشده‌اید و آنها را در هارتفورد و یا در نانتاکت ملاقات نکرده‌اید.

ــ و نه در هیچ جای دیگر...

ــ باشد! ولی از تأکید بر اینکه این خانواده وجود نداشته، آرتور گوردُن پیم فقط یک شخصیت افسانه‌ای بوده و سفر او تنها یک سفر تخیلی است خودداری کنید!... بله! از اینها خودداری کنید همان‌گونه که از انکار شرایع مذهب مقدس ما خودداری می‌کنید!... آیا یک مرد ـ حتی ادگارپوی شما قادر بوده است چنین ماجراهایی را ابداع و خلق کند؟

با توجه به اینکه خشونت ناخدا لن‌گی رو به افزایش بود، صلاح دیدم به وسواس ذهنی او احترام بگذارم و با گفته‌هایش بی‌بحث و جدل موافقت کنم. با تأکید گفت:

ــ فعلاً وقایعی را که برایتان به روشنی نقل می‌کنم به‌خاطر بسپارید... اینها اتفاقات قطعی هستند... وقایع جای بحث و جدل ندارند. خودتان نتایجی را که باب میلتان باشد از آنها خواهید گرفت... امیدوارم مرا از اینکه شما را به عنوان مسافر در هالبران پذیرفته‌ام پشیمان نکنید!

هشدار خوبی برای من بود و من با اشاره‌ای رضایت خود را اعلام کردم... وقایع... وقایعی که از یک مغز نیمه مختل بیرون آمده‌اند؟... خود این هم می‌توانست عجیب باشد.

ناخدا لن‌گی ادامه داد:

ـ هنگامی که حکایت ادگارپو در ۱۸۳۸ منتشر شد من در نیویورک بودم. بلا درنگ عازم بالتیمور شدم که خانوادهٔ نویسنده در آنجا اقامت داشت و پدر بزرگش در زمان جنگ استقلال به عنوان سرجوخهٔ بحریه در آنجا خدمت کرده بود. شما، اگرچه منکر وجود خانوادهٔ آرتور پیم هستید، ولی حتماً قبول دارید که پو خانواده‌ای داشته است؟

ترجیح دادم پریشانگویی‌های مصاحبم را قطع نکنم و ساکت ماندم. او ادامه داد:

ـ دربارهٔ ادگارپو و خانواده‌اش سؤالاتی کردم... منزل او را به من نشان دادند. به آنجا رفتم و با اولین نومیدی مواجه شدم: او در آن موقع آمریکا را ترک کرده بود و نتوانستم او را ببینم... بدبختانه، مراجعه به آرتورگوردن پیم نیز برایم غیرممکن بود زیرا این پیشگام شجاع سرزمین‌های جنوبگان مرده بود، همان گونه که شاعر آمریکایی در پایان روایت ماجراهای او اعلام کرده است. باگزارش‌هایی که در مطبوعات روزانه چاپ شده بود، همهٔ مردم از این مرگ مطلع بودند.

آنچه ناخدا لن‌گی می‌گفت حقیقت داشت. ولی مثل همهٔ خوانندگان رمان، من هم فکر می‌کردم این اعلامیه شگردی از سوی رمان‌نویس بود. به عقیدهٔ من، نویسنده چون نتوانسته و یا جرأت نکرده بود چنین اثر خارق‌العادهٔ تخیلی را به یک فرجام مناسب برساند، چنین القا کرده بود که آرتور پیم سه فصل آخر کتاب را به دست او نرسانده است چون زندگی خودش نیز در شرایطی ناگهانی و رقت‌بار به پایان رسیده است و کسی از آن اطلاعی ندارد.

ناخدا لن‌گی ادامه داد:

ـ با غایب بودن ادگارپو و مرگ آرتور پیم، من فقط یک کار می‌توانستم بکنم: پیدا کردن مردی که همسفر آرتور پیم بوده، به نام دیرک پیترز (DirkPeters) که تا آخرین پرده مدارهای بالای جنوبگان او را همراهی کرده و از آنجا هر دو برگشته‌اند ولی چگونه؟ کسی نمی‌داند!... آیا آرتور پیم و دیرک پیترز در بازگشت با هم بوده‌اند؟ روایت در این باره حرفی نمی‌زند و در اینجا، مثل خیلی جاهای دیگر، نقاط مبهمی وجود دارد. با وجود این، ادگارپو اعلام می‌کند که دیرک پیترز، که مقیم ایلینویز (Illinois) است، می‌تواند اطلاعاتی دربارهٔ فصل‌های وصول نشدهٔ کتاب به‌دست بدهد. من به‌سرعت عازم ایلینویز شدم... به اسپرینگفیلد (Springfield) رسیدم و دربارهٔ این مرد، که یک دو رگهٔ سرخپوست است، اطلاعاتی کسب کردم... او ساکن قریهٔ واندالیا بود... بدانجا رفتم...

نتوانستم خودداری کنم و گفتم:

ـ لابد در آنجا نبود!

ـ بله آقای جئورلینگ، با دومین نومیدی رو به رو شدم: او آنجا نبود یا درست‌تر بگویم: دیگر در آنجا نبود. چند سالی می‌شد که این دیرک پیترز ایلینویز و حتی آمریکا را ترک کرده و کسی نمی‌دانست کجا رفته است. ولی در واندالیا من با کسانی که او را می‌شناختند و دیرک پیترز روزهای آخر را در خانهٔ آنها ساکن بوده صحبت کردم. او ماجراهای خود را برای آنها نقل کرده بود ولی هرگز پایان داستان را نگفته بود. بنابراین اکنون تنها اوست که راز این ماجرا را می‌داند.

چه افسانهٔ پوچی مغز ناخدا لن گی را اشغال کرده و آن را مشوب ساخته بود!...

او تصوّر می‌کرد که به ایلینویز سفر کرده و در واندالیا کسانی را که دیرک

پیترز را می‌شناخته‌اند دیده است! اینکه دیرک پیترز ناپدید شده بود برایم پذیرفتنی بود چون اصلاً چنین شخصیتی وجود نداشته مگر در مخیلهٔ رمان نویس!

با وجود این نخواستم با ابراز نظر مخالف بحران روحی ناخدا لن‌گی را تشدید کنم. بنابراین تظاهر به تأیید حرف‌های او کردم حتی وقتی گفت:

ــ آقای جئورلینگ، حتماً فراموش نکرده‌اید که در داستان از یک بطری حاوی نامه‌ای مهر شده صحبت می‌شود که ناخدای کشتی‌ای که آرتور پیم سوار آن برده، پای یکی از بلندی‌های مجمع‌الجزایر کرگلن گذاشته است؟

گفتم:

ــ بله، به یاد دارم.

ــ خیلی خوب، در یکی از سفرهای اخیرم، محلی را که بایستی بطری در آنجا می‌بود جستجو کردم و آن را یافتم. نامه را هم به‌دست آوردم... این نامه حاکی بود که ناخدا و مسافرش آرتور پیم همهٔ تلاش خود را برای رسیدن به متهاالیه دریای جنوبگان به کار برده‌اند...

من با اشتیاق پرسیدم:

ــ شما این بطری را پیدا کردید؟

ــ بله.

ــ و نامه‌ای را که در آن بود؟

ــ بله.

ناخدا لن‌گی را نگاه می‌کردم... او مثل بعضی از دیوانه‌ها، ساخته‌های ذهنی خود را کاملاً باور می‌کرد. کم مانده بود بگویم «این نامه را ببینم.» ولی خودم را نگهداشتم. مگر نمی‌توانست خودش آن را نوشته باشد؟ پس گفتم:

ـ واقعاً جای تأسف است ناخدا که شما نتوانسته‌اید دیرک پیترز را در واندالیا ملاقات کنید... دستکم می‌توانست به شما بگوید که آرتور پیم و او در چه شرایطی از راهی چنین دور برگشته‌اند... به خاطر می‌آورید که در فصل ماقبل آخر، هر دو آنجا هستند... قایق آنها مقابل پردهٔ مه غلیظ سفید قرار دارد... آن دو خود را در پرتگاه آبشار می‌اندازند... همان زمان یک سیمای انسانی نقابدار ظاهر می‌شود... آنگاه، دیگر هیچ... جز دو سطر از نقاط تعلیق...

ـ دقیقاً آقا... جای تأسف است که من نتوانستم دیرک پیترز را به چنگ آورم... بسیار جالب بود که بفهمیم پایان این ماجراها چگونه بوده است. ولی برای من، جالب‌تر از آن اطلاع از سرنوشت دیگران بود...

برخلاف میلم فریاد زدم:

ـ دیگران؟ از چه کسانی می‌خواهید حرف بزنید؟

ـ از ناخدا و خدمهٔ کشتی انگلیسی که پس از غرق شدن کشتی گرامپوس، آرتور پیم و دیرک پیترز را سوار کرده و آنها را از میان اقیانوس قطبی تا جزیرهٔ تسالال (Tsalal) رسانده است.

یادآور شدم:

ـ آقای لن‌گی، اگر در واقعیت رمان ادگارپو شک نکنیم، آیا همهٔ این اشخاص از بین نرفته‌اند: گروهی در حملهٔ بومیان به کشتی و دیگران در ریزش مصنوعی آوار که بومیان تسالال به وجود آوردند.

ناخدا لن‌گی با صدایی که در اثر ناراحتی گرفته بود گفت:

ـ چه کسی می‌داند، آقای جئورلینگ. چه کسی می‌داند. شاید چند تن از این بیچاره‌ها از کشتار یا ریزش آوار جان سالم به در برده ؟ و یا از دست بومیان فرار کرده باشند؟

گفتم:

ــ در همه حال، مشکل بتوان قبول کرد که بازماندگان آن حوادث، هنوز هم زنده باشند...

ــ چرا؟

ــ برای اینکه بیش از یازده سال از آن واقعه گذشته است...

ناخدا لن‌گی جواب داد:

ــ حالا که آرتور پیم و دیرک پیترز توانسته‌اند تا ورای جزیرهٔ تسالال و دورتر از مدار ۸۳ درجه پیش بروند و وسیله‌ای برای زندگی در قارهٔ جنوبگان پیدا کنند، چرا هموطنان بیچارهٔ من، اگر زیر ضربات بومیان جزیره کشته نشده و توانسته باشند به جزایر مجاوری که طی سفر دیده‌اند راه پیدا کنند، موفق نشده باشند که درآنجا زنده بمانند؟ و چرا کسی نباید منتظر بازگشت آنها باشد؟

سعی کردم او را آرام کنم و گفتم:

ــ حس ترحّم شما را منقلب کرده ناخدا. این امر غیرممکن است.

ــ غیرممکن آقا!... و اگر اتفاقی می‌افتاد و شاهد معتبری از دنیای متمدن تقاضای کمک می‌کرد، اگر مدرکی مادی در مورد زنده بودن این بدبخت‌ها، که در آن سر دنیا رها شده‌اند، کشف می‌شد و اگر به ما می‌گفتند به کمک آنها بشتابید، آیا جرأت می‌کردیم فریاد بزنیم غیرممکن است؟

در این لحظه، ناخدا لن‌گی در حالی که بغض گلویش را می‌فشرد به سوی جنوب برگشت و چشم به افق دوخت گویی می‌خواست با نگاه خود افق‌های دوردست را بشکافد.

آنگاه، به طرف من آمد، دستش را روی شانه‌ام گذاشت و در گوشم زمزمه کرد:

ــ نه آقای جئورلینگ، نه! دربارهٔ کارکنان کشتی جین، حرف آخر گفته نشده است!

و دور شد و رفت.

جین، در رمان ادگارپو، نام کشتی دو دکلی است که آرتور پیم و دیرک پیترز را از میان تخته‌پاره‌های بازمانده از کشتی گرامپوس نجات داده بود و ناخدا لن‌گی در پایان گفتگویش با من برای اولین بار آن را به زبان آورد.

ناگهان به ذهنم رسید که نام ناخدای کشتی جین نیز گی بوده است. دریانوردی از ملیت انگلیسی مثل او! خوب، این چه چیزی را ثابت می‌کند و چه نتیجه‌ای می‌توان از آن گرفت؟... ناخدای جین فقط در تخیل ادگارپو وجود داشته در حالی که ناخدای هالبران زنده است و زندگی می‌کند... نقطه اشتراک این دو نفر فقط اسم گی است که در انگلستان بسیار رایج است. آنگاه به نظرم آمد که همین تشابه اسمی مغز ناخدای بدبخت ما را مغشوش کرده است و او تصوّر می‌کند هر دو به یک خانواده تعلق دارند... بله! این همان چیزی بود که او را به اینجا کشانده بود. و به همین دلیل بود که برای غرق شدگان خیالی کشتی جین احساس دلسوزی می‌کرد.

جالب بود بدانم که آیا جیم وست در جریان این وضع قرار دارد و آیا رئیس هرگز دربارهٔ این تخیّلات دیوانه‌وارش با او حرف زده است؟ البته مسألهٔ حساسی بود چون به حالات روانی ناخدا لن‌گی مربوط می‌شد. بعلاوه، اصولاً مذاکره با ستوان مشکل بود و طرح چنین موضوعی با او نیز عاری از خطر نبود. بنابراین ساکت ماندم. در هر حال، من باید در تریستان داکونها پیاده می‌شدم و سفر من در کشتی هالبران تا چند روز دیگر به پایان می‌رسید.

پس‌فردا، روز ۲۲ اوت، سپیده‌دمان، با پشت سر گذاشتن جزیرهٔ ماریون و کوه آتشفشان، با ارتفاع چهار هزار پایی، در سمت چپ کشتی، نخستین خطوط جزیرهٔ پرنس ادوارد را در ۴۶ درجه و ۵۳ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۳۷ درجه و ۴۶ دقیقهٔ طول خاوری مشاهده کردیم. این جزیره در سمت راست



آنگاه کاپیتان لن‌گی به من نزدیک شد و دست روی شانه‌ام گذاشت...

کشتی، باقی ماند و دوازده ساعت بعد، آخرین بلندی‌های آن در مه شبانگاهی از نظر ناپدید شد.

روز بعد، هالبران بادبان‌هایش را در مسیر شمال غرب، به سوی شمالی‌ترین مدار نیمکرهٔ جنوبی قرار داد که در جریان این سفر باید بدان می‌رسید.

۵
رمان ادگارپو

اینک تحلیل بسیار فشرده‌ای از اثر معروف نویسندهٔ آمریکایی ما، که در ریچموند (Richmond) زیر عنوان «ماجراهای آرتور گوردُن پیم» منتشر شده بود، ارائه می‌دهم. آوردن خلاصهٔ رمان در این فصل بسیار ضروری است و خواهید دید که آدمی حق دارد ماجراهای این قهرمان رمان را تخیلی بپندارد. بعلاوه، از میان خوانندگان بی‌شمار این اثر شاید تنها یک نفر واقعی بودن آن را باور کرده که آن هم ناخدا لن‌گی است.

ادگارپو داستان را از زبان شخصیت اصلی آن نقل می‌کند. در مقدمهٔ کتاب، آرتور پیم روایت می‌کند که در بازگشت از سفر خود به دریاهای جنوبگان، در میان اشخاص برجسته‌ای که به اکتشافات جغرافیایی علاقه‌مند بودند، با ادگارپو، که در آن زمان ناشر روزنامهٔ سوثرن لیتراری مسنجر (Southern Literary Messenger) در ریچموند بود ملاقات کرد. ادگارپو از او اجازه گرفت که بخش اول ماجراهایش را «زیر پوشش داستان» در روزنامه‌اش منتشر کند. چون این ماجراها با استقبال خوب خوانندگان رو به رو شد، همهٔ جریان سفر در یک جلد با امضای ادگارپو انتشار یافت.

آن طوری که از گفتگوی من با ناخدا لن‌گی برمی‌آمد، آرتور گوردن پیم در ناناکت متولد شده و در همان‌جا تا سیزده سالگی تحصیلاتش را در مدرسهٔ «نیوبدفورد» ادامه داده بود و سپس برای ادامه تحصیل به آکادمی «ام. ای. رونالد» رفته بود. در آنجا با پسر یک فرمانده کشتی آشنا شد به نام اوگوست بارنارد که دو سال از او بزرگتر بود. این جوان قبلاً همراه پدرش، روی کشتی

صید نهنگ، به دریاهای جنوب رفته بود و پیوسته با نقل ماجراهای دریایی خود نیروی تخیل آرتور پیم را تحریک می‌کرد.

پس عشق مقاومت‌ناپذیر آرتور پیم به سفرهای ماجراجویانه و غریزه‌ای که او را مخصوصاً به سوی مناطق بالای جنوبگان جذب می‌کرد، از این دوستی صمیمانهٔ دو جوان زاده شده است.

نخستین سفر اوگوست بارنارد و آرتور پیم گردشی بود با یک کرجی کوچک یک دکلی نیمه سرپوشیده به نام آریل که به خانوادهٔ پیم تعلق داشت. یک روز عصر، در هوای سرد ماه اکتبر، هر دو سیاه مست، پنهانی سوار قایق شدند، بادبان را تمام گشودند و با باد شدید جنوب غربی خود را به دریا سپردند.

در حالی که جزر کمک می‌کرد، توفان شدیدی آغاز شد و در یک چشم به هم زدن آریل از دیدرس خشکی خارج گردید. دو جوان بی‌احتیاط هنوز مست بودند. نه پشت سکان کسی بود و نه کسی بادبان را کنترل می‌کرد. بدین ترتیب با یک ضربهٔ خشمگین باد دکل قایق شکست و لحظه‌ای بعد، یک کشتی بزرگ از روی آریل گذشت همان گونه که ممکن بود آریل از روی یک پر شناور در آب بگذرد!

به دنبال این تصادم، آرتور پیم جزییات جریان نجات یافتن خود و دوستش را به دقت شرح می‌دهد که در چه شرایط دشواری انجام یافته است. بالاخره به کمک کشتی پنگوئن از نیولندن، که به محل فاجعه رسید، دو دوست نیمه جان از آب گرفته شدند و به نانتاکت انتقال یافتند.

این ماجرا چه حقیقی‌نما باشد و چه حقیقی، من مخالفتی ندارم. به‌هرحال مقدمه‌چینی ماهرانه‌ای است برای فصولی که به دنبال آن می‌آیند. همین طور، تا زمانی که آرتور پیم از مدار قطبی می‌گذرد، حکایت می‌تواند حقیقی فرض شود.

تا اینجا سلسله وقایعی نقل می‌شود که قابل قبول بودن و حقیقت‌نمایی آنها جای اعتراض ندارد. ولی، در ورای مدار قطبی و بالاتر از یخکران جنوبگان[1] ماجرا چیز دیگری است و اگر نویسنده تخیلات ناب خود را روی کاغذ نیاورده باشد، من می‌خواهم... ادامه بدهیم.

این ماجرای اول به‌هیچ‌وجه دو جوان را دلسرد نکرد. آرتور پیم بیش از پیش، از داستان‌های دریایی که اوگوست بارنارد نقل می‌کرد به هیجان می‌آمد باآنکه بعدهامشکوک شده بود که این داستان‌ها پراز مبالغه‌و اغراق‌گویی است.

هشت‌ماه پس ازماجرای آریل ـ ژوئن ۱۸۲۷ ـ کشتی دو دکلی گرامپوس (Grampus) از سوی شرکت لوید و وردنبورگ (Lloyd, Verdenburg) برای صید نهنگ در دریای جنوب تجهیز و آماده شد. گرامپوس کشتی کهنهٔ بد تعمیر شده‌ای بود که آقای بارنارد، پدر اوگوست، ناخدای آن بود. پسرش، که باید او را در این سفر همراهی می‌کرد، جداً از آرتور پیم خواست که با او برود. آرتور از این بهتر نمی‌خواست ولی خانواده و به خصوص مادرش هرگز با چنین سفری موافقت نمی‌کرد.

این امر نمی‌توانست جوان جسوری راکه چندان هم پابند اطاعت از ارادهٔ والدینش نبود، از کار باز دارد. پافشاری‌های اوگوست مغزش را می‌خورد. بنابراین تصمیم گرفت مخفیانه سوار گرامپوس شود زیرا آقای بارنارد به هیچ وجه به او اجازه نمی‌داد از دستور خانواده‌اش سرپیچی کند. با ادعای اینکه دوستی ازش دعوت کرده است که چند روزی را در خانهٔ آنها در نیوبدفورد بگذراند، از پدر و مادرش مرخصی گرفت و به راه افتاد. چهل و هشت ساعت پیش از حرکت کشتی، آهسته وارد کشتی شد و در مخفی‌گاهی که

---

۱. یخکران = La Banquise ـ دیوار یخی قطور و بلند که در آن سوی مدار قطبی جنوب، در وسط دریا به وجود آمده و راه وصول به قارهٔ جنوبگان را بسته است. پیوستن کوه یخ‌ها و یخپاره‌های شناور بر قطر آن می‌افزاید. م

اوگوست بدون اطلاع پدرش و کارکنان کشتی برایش آماده کرده بود پنهان گردید.

کابین اوگوست بارنارد به وسیلهٔ دریچه‌ای با قسمت پایین کشتی ارتباط داشت که پر از انواع پیت و چلیک و هزار چیز دیگر یک کشتی باری بود. آرتور پیم از طریق این دریچه به مخفی‌گاه خود رفته بود که صندوق ساده‌ای بود که یکی از دیواره‌هایش به صورت کشویی باز و بسته می‌شد. در این صندوق یک تشک، چند پتو، یک کوزهٔ آب، و از خوردنی‌ها بیسکویت، سوسیس، دندهٔ گوسفند بریان، و چند بطری نوشابه و چیزهای دیگری از این قبیل وجود داشت. آرتور پیم که یک فانوس، چند بسته شمع و فندک با خود آورده بود، سه روز و سه شب از مخفی‌گاهش تکان نخورد. اوگوست بارنارد فقط وقتی توانست به دیدن او بیاید که گرامپوس آمادهٔ حرکت می‌شد.

یک ساعت بعد، آرتور پیم در صندوق تنگ خود، با احساس حرکت‌ها و نوسان‌های کشتی ناراحت شد. از آنجا بیرون آمد و به کمک یک طناب، که بین مخفی‌گاه او و دریچهٔ کابین دوستش کشیده شده بود، توانست در تاریکی انبار کشتی و از میان آن شلوغی خود را به مقصد برساند. آنگاه به صندوق خود برگشت، غذا خورد و خوابید.

چندین روز گذشت بی‌آنکه اوگوست بارنارد دوباره ظاهر شود. او یا نتوانسته بود و یا، از ترس برملا شدن حضور دوستش در انبار کشتی، جرأت نکرده بود پایین بیاید. و لابد فکر می‌کرد هنوز موقعش نشده که همه چیز را پیش آقای بارنارد اعتراف کند.

آرتور پیم در این فضای گرم و کم کم متعفن احساس ناراحتی می‌کرد. کابوس‌های وحشتناکی به مغزش هجوم می‌آورد. دچار سرسام می‌شد. بیهوده می‌کوشید در میان ریخت و پاش و شلوغی انبار جایی را پیدا کند که بتواند

راحت‌تر نفس بکشد. در یکی از این کابوس‌ها بود که خیال کرد در میان چنگال‌های یک شیر مناطق حاره گرفتار است و در اوج وحشت کم مانده بود با فریادهایش خود را لو دهد ولی بیهوش افتاد.

درحقیقت، اوخواب نمی‌دید و اینکه آرتورپیم روی‌سینهٔ‌خود احساس می‌کرد شیر نبود بلکه توله‌سگی با پشم‌های سفید، سگ خود او، ببری بود که اوگوست بارنارد مخفیانه وارد کشتی کرده بود. حیوان وفادار خود را به‌اربابش رسانده بود و باخوشحالی صورت‌ودست‌های او را می‌لیسید.

به این ترتیب زندانی ما یک همدم داشت. بدبختانه، در مدت بیهوشی او، همدم‌کذایی‌اش آب کوزه را خورده بود و هنگامی که آرتور پیم خواست رفع عطش کند حتی قطره‌ای آب در کوزه نمانده بود. فانوسش خاموش شده بود زیرا بیهوشی وی چندین روز طول کشیده بود. فندک و شمع‌ها را هم پیدا نکرد. تصمیم گرفت با اوگوست بارنارد تماس بگیرد. از مخفی‌گاهش بیرون آمد و با آنکه در اثر بیماری و تشنگی در نهایت ضعف بود توانست به کمک طناب خود را به دریچه کابین اوگوست برساند. در مسیر او، بر اثر تکان‌های کشتی، یکی از صندوقچه‌های بار افتاده و راه را بسته بود. چه تلاشی به کاربرد تا از این مانع بگذرد ولی بی‌فایده! چون وقتی به دریچه، که در کف کابین قرار داشت، رسید نتوانست آن را بلند کند زیرا چیز سنگینی روی دریچه قرار گرفته بود گویی خواسته بودند آن را مسدود کنند. به این ترتیب ناچار شد از دیدار دوستش چشم بپوشد و در حالی که به زحمت خود را روی زمین می‌کشید به صندوق خود برگشت و بی‌حال افتاد در حالی که ببری با مهربانی نوازشش می‌کرد.

ارباب و سگ هر دو از تشنگی می‌مردند، و آرتور پیم وقتی دستش را دراز می‌کرد ببری را می‌یافت که به پشت خوابیده و پاهایش در هواست و برجستگی کوچکی در میان پشم‌هایش احساس می‌شود. یک بار که تن حیوان

را لمس می‌کرد دستش به نخی خورد که دور بدن سگ پیچیده شده و نوار کاغذی به آن وصل شده بود.

آرتور پیم به شدت احساس ضعف می‌کرد. مغزش تقریباً از کار افتاده بود. با وجود این تلاش فراوانی به کاربرد که نوری فراهم کند و نوشتهٔ روی کاغذ را بخواند. سرانجام با مالیدن مقداری فسفر روی کاغذ و ایجاد اندکی نور توانست این کلمات را تشخیص دهد: خون... مخفی بمانید... این امر برای شما حیاتی است...

وضع آرتور پیم را درنظر مجسم کنید: ته انبار کشتی، میان دیوارهای این صندوق، بدون نور، بدون آب... با دریافت این سفارش که پنهان بماند و به دنبال آن کلمهٔ وحشت‌انگیز خون... این کلمهٔ پرمعنی و سرشار از رمز و راز!... آیا جنگی در کشتی گرامپوس در گرفته؟... آیا دزدان دریایی به آن حمله کرده‌اند. آیا خدمهٔ کشتی شورش کرده‌اند؟... این وضع چه مدتی طول می‌کشد؟...

شاعر پرنبوغ ما، به این حدّ از خیال‌پردازی اکتفا نمی‌کند بلکه همهٔ قدرت تخیل خود را به کار می‌گیرد و باز هم دورتر می‌رود!...

آرتور پیم روی تشک خود، در حالتی بین خواب و بیداری و گرفتار نوعی غش و بی‌حالی درازکشیده بود که ناگهان صدای سوت کشیدن غریبی را شنید... نوعی تنفس ممتد... این ببری بود که نفس نفس می‌زد، چشم‌هایش در تاریکی می‌درخشید و دندان‌هایش را به هم می‌سایید... ببری هار شده بود.

آرتور پیم، در اوج وحشت، قدرتی پیدا کرد تا نگذارد حیوان هار، که به رویش پریده بود، او راگاز بگیرد. با پیچیدن خود در ملحفه‌ای، که دندان‌های سفید سگ آن را پاره پاره کرد، خودرا از صندوق بیرون انداخت و در صندوق به روی سگ، که درون آن مانده بود، بسته شد. حیوان بیمار خود را به دیواره‌های صندوق می‌کوبید و سر و صدای وحشت‌انگیزی به راه انداخته بود.

آرتور پیم توانست از لابلای بارهای انبار کشتی بخزد و خود را هر چه بیشتر از محل خطر دور کند. در برابر بسته‌ای از بارها سرش گیج خورد و افتاد و چاقویی که برای دفاع از خود در برابر سگ هار به دست گرفته بود، روی زمین رها شد.

در لحظه‌ای که شاید آخرین نفس را می‌کشید، شنید که کسی اسمش را صدا می‌کند... یک بطری آب به آرامی میان لب‌هایش خالی می‌شد... پس از کشیدن نفسی طولانی، با نوشیدن این نوشابهٔ گوارا، کم‌کم به زندگی بازگشت...

چند لحظه بعد، در گوشه‌ای از انبار کشتی، در روشنایی فانوسی که کورسو می‌زد، اوگوست بارنارد، اتفاقاتی را که پس از حرکت کشتی در عرشهٔ آن پیش آمده بود برای رفیقش نقل می‌کرد.

تعداد کارکنان کشتی، با آقای بارنارد و پسرش، جمعاً سی و شش نفر بود. بعد از آنکه کشتی در روز ۲۰ ژوئن به راه افتاد اوگوست بارنارد دست به اقدامات متعددی زد تا مگر بتواند در مخفی‌گاهش به آرتور پیم ملحق شود، ولی همه‌اش بی‌فایده بود. سه یا چهار روز پس از حرکت، شورشی در کشتی برپا شد که آشپز سیاهپوست کشتی آن را رهبری می‌کرد.

از حوادث متعددی در رمان گزارش شده است، از جمله کشتاری که به قیمت جان اغلب ملوانان هوادار ناخدا بارنارد تمام شد. سپس، هنگام عبور از جزایر برمودا، ناخدا و چهار تن از ملوانانش کشتی را ترک کردند و با کشتی کوچک صید نهنگ رفتند که دیگر خبری از آنها نشد.

اگر دیرک پیترز، مسئول طناب کشی گرامپوس دخالت نمی‌کرد، اوگوست بارنارد هم جان سالم بدر نمی‌برد. این سرخپوست دورگه از قبیله اوپساروکاس (Upsarokas)، پسر یک پوستین فروش و زن سرخپوستی از «مونتانی نوار» (کوه‌های سیاه) بود. همان کسی که ناخدا لن‌گی ادّعا می‌کرد برای یافتن او به ایلینویز رفته است.

به دنبال این حوادث، اوگوست بارنارد خواسته بود به سراغ آرتور پیم بیاید ولی او را، با دست و پای زنجیر شده، در اتاق خدمهٔ کشتی، زندانی کرده بودند و آشپز گفته بود که «تا این کشتی کشتی باشد» او زندانی خواهد بود. با وجود این، چند روز بعد، اوگوست بارنارد موفق شد خود را از بندهایش برهاند و تیغهٔ نازکی را که زندان او را از انبار کشتی جدا می‌کرد ببرد و به‌دنبال ببری سعی کرد خود را به‌مخفی‌گاه آرتور پیم برساند ولی موفق نشد و آن وقت آن نوار کاغذی را به بدن سگ بست و رهایش کرد. ببری که بوی آرتور پیم را احساس کرده بود خود را به وی رساند. این همان کاغذی بود که آرتور پیم توانست چند کلمه‌ای را روی آن تشخیص دهد.

اوگوست بارنارد پس از نقل این چیزها برای آرتور پیم، اضافه کرد که اکنون شورشیان دو دسته شده‌اند: یک دسته می‌خواهند گرامپوس را به سوی جزایر کاپ ـ ور هدایت کنند و گروه دیگر که دیرک پیترز هم جزو آنهاست، تصمیم دارند به سوی جزایر اقیانوس آرام بروند.

و اما سگ، برخلاف تصور آرتور پیم هار نشده بود بلکه از شدّت تشنگی به آن حال افتاده بود و اوگوست با رساندن آب به حیوان بیچاره نجاتش داده و آرامش کرده بود.

دیرک پیترز از اظهار دوستی و صمیمیت با پسر ناخدا بارنارد باز نمی‌ایستاد و اوگوست از خود می‌پرسید که آیا در تلاش برای تصاحب مجدد کشتی می‌تواند به دوستی دیرک پیترز تکیه و اعتماد کند...

هنگامی که روز ۴ ژوئیه مشاجرهٔ شدیدی بین شورشیان درگرفت، ۱۳ روز از حرکت کشتی از نانتاکت گذشته بود. کشتی دو دکلی کوچکی در پهنهٔ دریا ظاهر شده بود. یک دسته از شورشیان می‌خواستند آن را تعقیب کنند در حالی که دستهٔ دیگر می‌گفتند بگذاریم به راه خود برود و کاری به کارش نداشته باشیم. در این میان یک ملوان که از گروه آشپز بود مرد. پیترز نیز طرفدار این

گروه بود که در برابر گروه ناخدا دوم قرار داشت. اکنون سرنشینان کشتی، با به شمار آوردن آرتور پیم، فقط سیزده نفر بودند.

در چنین شرایطی توفان شدیدی دریا را منقلب کرد. گرامپوس به‌طور وحشتناکی تکان می‌خورد و از همهٔ خلل و فرجش آب به‌داخل می‌ریخت. باید دایماً تلمبه می‌زدند و حتی به زیر جلوبندی کشتی متقالی چسباندند تا از پر شدن آب در کشتی جلوگیری شود.

این توفان روز نهم ژوئیه پایان گرفت و در این روز چون دیرک پیترز نیّت خود را برای دفع شرّ ناخدا دوم بروز داد، اوگوست بارنارد او را از کمک خود مطمئن کرد بی‌آنکه حضور آرتور پیم در کشتی را فاش کند.

فردای آن روز، یک ملوان وفادار به آشپز به نام روژه در حالت تشنج مرد و همه گفتند که ناخدا دوم او را مسموم کرده است. اکنون آشپز فقط چهار مرد با خود همراه داشت که دیرک پیترز یکی از آنها بود در حالی که یاران ناخدا دوم پنج نفر بودند و احتمال می‌رفت که سرانجام بر دستهٔ دیگر پیروز شوند.

مرد دو رگه به اوگوست بارنارد اعلام کرد که وقت اقدام فرارسیده است و نباید زمان را از دست بدهند. در این موقع بود که اوگوست ماجرای آرتور پیم را از اول تا آخر برای دیرک پیترز تعریف کرد.

در حالی که آن دو دربارهٔ وسایلی مذاکره می‌کردند که برای تصاحب کشتی باید به کار می‌بردند، تندباد بسیار شدیدی کشتی را به پهلو خواباند. خوشبختانه توانستند گرامپوس را بالاخره به حال اول برگردانند در حالی که مقدار زیادی آب در آن جمع شده بود. سپس با پایین کشیدن بادبان بزرگ و افراشتن بادبان‌های کوچک، موفق شدند کشتی را دوباره در مسیر خود قرار دهند.

با آنکه شورشیان بین خود مصالحه کرده بودند، ولی به نظر دیرک پیترز موقعیت برای اقدام مناسب بود. در این موقع، در پست نگهبانی روی عرشه

فقط سه نفر بودند یعنی دیرک پیترز، آرتور پیم و اوگوست بارنارد، در حالی که در اتاق خدمهٔ کشتی نه نفر حضور داشتند. تنها پیترز دو هفت تیر و یک کارد دریانوردی با خود داشت و بنابراین لازم بود با احتیاط عمل کنند.

آرتور پیم که شورشیان از حضورش در کشتی بی‌اطلاع بودند نقشه‌ای برای غافلگیری داشت که امیدوار بودند موفق شود. چون جنازهٔ ملوان مسموم شده هنوز روی عرشه افتاده بود، آرتور پیم فکر کرد که اگر لباس‌های او را بپوشد و سرزده به میان این ملوانان خرافاتی برود، ممکن است چنان دچار وحشت شوند که دیرک پیترز به راحتی بر آنها مسلّط گردد.

شب تاریکی بود. ملوان دورگه که بسیار زورمند بود به‌عقب کشتی رفت و بر سر سکاندار پرید و با یک ضربه او را بیهوش کرد و به دریا انداخت و خود پشت فرمان سکان ایستاد.

اوگوست بارنارد و آرتور پیم نیز به او پیوستند. آنها یک دسته تلمبه نیز به‌عنوان سلاح داشتند. آرتور پیم لباس‌های ملوان مرده را پوشید و آنگاه سه نفری بر سر نردبانی که اتاق خدمه را به عرشه وصل می‌کرد آمدند. ناخدا دوم، سر آشپز و دیگران همه در اتاق بودند. بعضی خوابیده، و بعضی مشغول نوشانوش و پرحرفی بودند.

توفان غوغا می‌کرد و سر پا ماندن در روی عرشه غیرممکن بود.

در این موقع، ناخدا دوم دستور داد که دیرک پیترز و اوگوست بارنارد را صدا کنند. این دستور به سکاندار منتقل شد که کسی جز پیترز نبود. اوگوست بارنارد و دیرک پیترز از نردبان‌پایین رفتند و پشت‌سر آن دو آرتور پیم که خود را به شکل ملوان مرده در آورده بود بالای نردبان ظاهر شد.

این ظهور تأثیر عجیبی داشت. ناخدا دوم از دیدن ملوان زنده شده چنان وحشت کرد که از جا پرید، با دست‌هایش هوا را شکافت و به زمین افتاد و مرد. آنگاه دیرک پیترز به کمک اوگوست بارنارد، آرتور پیم و سگ

بری بر سر دیگران ریختند و در عرض چند دقیقه همه را خفه کردند و یا کشتند ولی یک ملوان به‌نام ریچارد پارکر را که به‌التماس افتاده بود زنده گذاشتند.

و اکنون، در اوج رنج و ناراحتی فقط چهار نفر در کشتی مانده بودند که همه به‌شدت خسته بودند در حالی که هفت پا آب در انبار و قسمت تحتانی کشتی بالا آمده بود. شبانه مجبور شدند دکل بزرگ را قطع کنند و صبح که رسید به ناچار دکل جلو را نیز انداختند. روزی وحشتناک و به‌دنبالش شبی وحشتناکتر! اگر دیرک پیترز و سه رفیقش خود را محکم به پایهٔ لنگر کشتی نبسته بودند ممکن بود ضربه‌ای از امواج دریا که به دریچه‌های عرشه گرامپوس فشار می‌آورد، آنها را با خود ببرد.

در رمان ادگارپو، آنگاه سلسله‌ای از حوادث ریز و درشت از ۱۴ ژوئیه تا ۷ اوت، به‌دنبال هم می‌آید که زاییدهٔ چنین وضعی بودند: صید خوراکی‌هایی که در انبار کشتی روی آب شناور بودند. رسیدن یک کشتی اسرارآمیز پر از جنازه که فضا را متعفن می‌کند و همچون تابوت بزرگی با بادی مرگبار می‌گذرد و می‌رود. عذاب و شکنجهٔ گرسنگی و تشنگی، ناممکن شدن دستیابی به انبار آذوقه، قرعه کشی به وسیله کاه‌های بلند و کوتاه که قرعهٔ مرگ به نام ریچارد پارکر می‌افتد و دیرک پیترز با یک ضربه او را می‌کشد و جسدش را پاره پاره کرده می‌خورند... باز هم غذاهایی از انبار بیرون می‌کشند و رفع جوع می‌کنند... در اثر جا به جا شدن بارها، گرامپوس به‌شدت برمی‌گردد ولی واژگون نمی‌شود... اوگوست بارنارد روز اول اوت می‌میرد... در شب سوم به چهارم اوت، کشتی واژگون می‌شود... آرتور پیم و دیرک پیترز خود را روی تنهٔ واژگون شده کشتی می‌کشانند و در میان دسته‌های سگ دریایی که مراقب آن دو هستند، ناچار می‌شوند از جلبک‌هایی که بدنهٔ کشتی را پوشانده تغذیه کنند... سرانجام، کشتی دو دکلی جین از لیورپول، به ناخدایی ویلیام گی

سر می‌رسد و آن دو را نجات می‌دهد در حالی که بازماندگان کشتی گرامپوس ۲۵ درجه به‌سوی جنوب منحرف شده‌اند.

آرتور پیم و دیرک پیترز در کشتی انگلیسی به‌خوبی مورد مراقبت قرار گرفتند به‌طوری که در عرض پانزده روز سلامت و نیروی خود را باز یافتند و روزهای سخت گذشته را فراموش کردند. با تناوب هوای خوب و بد، کشتی جین روز ۱۳ اکتبر به دیدرس جزیرهٔ پرنس ـ ادوارد رسید، سپس با عبور از جزایر کروزه، به جزایر کرگلن رفت.

سه هفته صرف شکار خوک‌های دریایی شد که بار خوبی نصیب کشتی کرد. در مدت این توقف بود که ناخدای جین آن بطری را پای بلندی‌های کرگلن قرار داد. همان بطری که همنام او در هالبران مدعی بود نامه‌ای در آن یافته است که ویلیام گی طی آن نیت خود برای دیدار از دریای جنوب را اعلام کرده بود.

روز دوازدهم نوامبر کشتی دو دکلی جزایر کرگلن را ترک کرد و به غرب، به‌سوی تریستان دا کونها به راه افتاد. پانزده روز بعد به این جزیره رسید و یک هفته در آنجا توقف کرد و در تاریخ ۵ دسامبر برای شناسایی جزایر اوروراس (Auroras) در عرض جغرافیایی ۵۳ درجه و ۱۵ دقیقهٔ جنوبی و طول جغرافیایی ۴۷ درجه و ۵۸ دقیقهٔ باختری حرکت کرد ولی این جزایر را نیافت همچنان که پیش از آن هم نیافته بودند.

روز ۱۲ دسامبر کشتی جین به سوی قطب جنوب بادبان گشود. روز ۲۶ دسامبر کشف نخستین کوه یخ‌ها در آن سوی مدار ۷۳ درجه، و آشنایی با یخکران.

از اول تا ۱۴ ژانویه ۱۸۲۸ حرکت مشکل کشتی، عبور از مدار قطبی در میان یخ‌ها، سپس دور زدن یخکران و کشتیرانی در پهنهٔ یک دریای آزاد، دریای آزاد معروف که در ۸۱ درجه و ۲۱ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۴۲ درجهٔ

طول باختری کشف شده است. حرارت هوا ۴۷ درجهٔ فارنهایت (۸/۳۳ سانتی‌گراد بالای صفر) و حرارت آب ۳۴ درجهٔ فارنهایت (۱/۱۱ سانتی‌گراد بالای صفر).

ملاحظه می‌کنید ادگارپو در اوج تخیل است. هرگز هیچ دریانوردی تا این درجه عرض جغرافیایی در جنوب پیش نرفته است حتی ناخدا جیمز ودل (James Weddell)، از نیروی دریایی بریتانیا، در ۱۸۲۲ از هفتاد و چهارمین مدار جلوتر نرفت.

اگر این پیشروی جین قابل قبول نباشد، حوادثی که به‌دنبال آن می‌آید تا چه حد غیرقابل قبول خواهند بود! و آرتور پیم ـ یا در واقع ادگارپو ـ این حوادث خارق‌العاده را با چنان ساده‌لوحی ناخودآگاه نقل می‌کند که هیچ کس نمی‌تواند باور کند. در حقیقت، او تردید ندارد که تا قطب بالا رفته است!...

و ابتدا، دیگر اثری از کوه یخ در این دریای خیالی وجود ندارد. دسته‌های متعدد پرندگان بر سطح آب پرواز می‌کنند که از آن جمله است یک پلیکان که با شلیک یک تیر سقوط می‌کند. روی یک تکه یخ، خرسی از نوع خرس قطبی با جثه‌ای فوق‌العاده عظیم مشاهده می‌شود... سرانجام خشکی از سمت راست جلوی کشتی دیده می‌شود... جزیره کوچکی است با محیطی معادل یک فرسخ، که به افتخار شریک ناخدا در مالکیت جین، نام آن را بنت (Bennet) می‌گذارند. به گفتهٔ آرتور پیم در روزنامه‌اش، این جزیرهٔ کوچک در ۸۲ درجه و ۵۰ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۴۲ درجه و ۲۰ دقیقهٔ طول باختری قرار دارد.

طبیعتاً، هر چه کشتی به سوی جنوب پیش می‌رفت، تغییرات قطب‌نما کم می‌شد در حالی که دمای هوا و آب کاهش می‌یافت، با آسمانی همیشه روشن و صاف و باد مستمری که از شمال می‌وزید.

بدبختانه بیماری اسکوربوت بین کارکنان کشتی شیوع می‌یافت و شاید اگر

پافشاری آرتور پیم نبود، ناخدا ویلیام گی کشتی را به سمت بندر کاپ برمی‌گرداند.

ناگفته پیداست که در این موقعیت جغرافیایی در ماه ژانویه، از یک روز دایمی برخوردار بوده‌اند و جین به راحتی توانست سفر ماجراجویانه‌اش را ادامه دهد زیرا در روز ۱۸ ژانویه، در ۸۳ درجه و ۲۰ دقیقهٔ عرض و ۴۳ درجه و ۵ دقیقهٔ طول جغرافیایی یک خشکی مشاهده شد که جزیره‌ای بود از جزایر متعددی که در غرب پراکنده بودند.

کشتی جین با نزدیک شدن به جزیره، در یک فاصلهٔ ۱۲ متری از ساحل لنگر انداخت. قایق‌های مسلحی آن را دوره کردند. آرتور پیم و دیرک پیترز سوار یکی از آنها شدند که رفت و در برابر چهار قایق یدکی پر از مردهای مسلح توقف کرد که به‌روایت داستان: «آدم‌های تازه»ای بودند.

این آدم‌های نو در واقع بومیانی بودند با پوستی به رنگ شبق که لباسی از پوست حیوانی سیاه به تن کرده بودند. آنها وحشتی غریزی از «رنگ سفید» داشتند. از خود می‌پرسم که آیا در این جزیره برف نمی‌باریده و آبها یخ نمی‌بسته‌اند؟ مگر اینکه بپذیریم که برف و یخ آنجا هم سیاه بوده است!

خلاصه، این جزیره‌نشینان، بی‌آنکه رفتار خصمانه‌ای بروز دهند، پیوسته فریاد می‌زدند: آنامومو و لامالاما. وقتی قایق‌های آنها به کشتی نزدیک شد، رئیس تو وایت (Too-Wit) اجازه گرفت تا با بیست نفر از همراهانش سوار کشتی شوند. عجیب اینکه آنها کشتی را به‌جای یک موجود زنده گرفته بودند و دکل‌ها، طناب‌ها و طارمی‌های آن را نوازش می‌کردند. به راهنمایی آنها، از بین سنگ‌ها و از میان خلیجی که انتهای آن را ماسه‌ای سیاه پوشانده بود، کشتی در یک میلی ساحل لنگر انداخت و ناخدا ویلیام گی، با دقت در اینکه گروگان‌هایی در کشتی داشته باشد، روی تخته سنگ‌های ساحلی پیاده شد.

به گفتهٔ آرتور پیم، چه جزیره‌ای بود این جزیرهٔ تسالال (Tsalal)!

درخت‌های آن شباهتی به هیچ درختی در هیچ منطقه‌ای از دنیا نداشت. تخته سنگ‌های آن از لایه‌هایی ترکیب شده بود که برای معدن‌شناسان امروزی ناشناخته بود. در بستر رودهایش مواد مذابی جریان داشت که بدون ظاهر مایع، از رگه‌های مجزایی تشکیل می‌شد که وقتی با تیغهٔ چاقو آنها را از هم جدا می‌کردید دوباره به‌هم نمی‌چسبیدند.

برای رسیدن به کلوک ـ کلوک، قریهٔ اصلی جزیره ـ سه میل راه در پیش بود و در این قریه جز خانه‌های فقیرانه که فقط از پوست سیاه تشکیل شده بود، حیوانات خانگی شبیه خوک، نوعی گوسفند با پشم سیاه، بیست نوع ماکیان، آلباتروس‌های اهلی شده، مرغابی‌ها و تعداد زیادی لاک‌پشت، چیز دیگری وجود نداشت.

با رسیدن به کلوک ـ کلوک، ناخدا ویلیام گی و همراهانش با جمعیتی روبه‌رو شدند که آرتور پیم تعداد آنها را ده هزار نفر مرد، زن و کودک تخمین می‌زند که آن چنان پر سر و صدا و پر جنب و جوش بودند که اگر هم از آنها نمی‌ترسیدند، بهتر بود ازشان فاصله بگیرند. ناخدا و همراهان پس از توقفی نسبتاً طولانی در خانهٔ تو ـ وایت به ساحل برگشتند که در آنجا «مرال دریایی» از همهٔ بخش‌های مناطق جنوبی فراوان‌تر بود و می‌توانست بار چشمگیری برای کشتی آنها باشد. این نرم‌تن دریایی مورد علاقهٔ شدید چینی‌ها است.

دربارهٔ همین موضوع بود که ناخدا و یارانش می‌خواستند با تو ـ وایت به توافق برسند. ناخدا ویلیام گی از او اجازه خواست تا انبارهایی در آنجا بسازند و چند تن از کارکنان کشتی برای شکار «مرال دریایی» در آنجا بمانند و کشتی راه خود را به سوی قطب ادامه دهد. تو ـ وایت با کمال میل این پیشنهاد را پذیرفت و قرار و مداری گذاشت که بر حسب آن بومی‌ها نیز در استحصال این نرم‌تن قیمتی کمک و همکاری کنند.

در پایان یک ماه، که تدارکات به پایان رسیده بود، سه نفر برای اقامت در تسالال تعیین شدند. همه چیز چنان طبیعی بود که جای کوچکترین سوءظنی نبود. ناخدا ویلیام‌گی پیش ازآنکه دستورحرکت بدهد، خواست برای آخرین بار به دهکدهٔ کلوک ـ کلوک برگردد و محض احتیاط شش نفر را در کشتی گذاشت و کشتی را کاملاً به حالت دفاعی در آورد و دستور اکید داد که از نزدیک شدن بومیان به کشتی به هر قیمتی ممانعت کنند.

تو ـ وایت با صد نفر از جنگجویان خود به استقبال ملاقاتیان شتافت. آنها از گلویی باریک یک مسیل، بین تپه‌هایی از سنگ‌های لیز، جلو رفتند. آرتور پیم این نوع سنگ را در هیچ جا ندیده بود. باید هزاران پیچ و خم را در طول شیب‌هایی که شصت تا هشتاد پا ارتفاع و چهل پا پهنا داشت پشت سر می‌گذاشتند.

ناخدا ویلیام گی و افرادش، با آنکه محل برای هرگونه کمین مناسب بود، بدون ترس و نگرانی زیاد، فشرده به هم راه می‌سپردند.

آرتور پیم، دیرک پیترز و ملوانی به نام آلن در سمت راست، اندکی جلوتر از آنها حرکت می‌کردند. با رسیدن به مقابل شکافی که کنار تپه گشوده بود، آرتور پیم فکر کرد داخل شکاف بشود تا از فندق‌هایی که خوشه خوشه از یک درخت فندق کوتاه آویزان بود بچیند. این کار را کرد و چون سر برگرداند دید پیترز و آلن نیز او را همراهی کرده‌اند. این سه نفر وقتی تصمیم گرفتند دوباره به مدخل شکاف برگردند ناگهان زمین لرزهٔ شدیدی آنها را سرنگون کرد. در همین لحظه توده‌های سنگ از تپه فروریخت و آرتور پیم خیال کرد که هر سه زنده بگور شده‌اند...

ولی زنده بودند... هر سه؟... نه! آلن آنچنان زیر سنگ و خاک مدفون شده بود که دیگر نفس نمی‌کشید. آرتور پیم و دیرک پیترز خود را روی زانو کشاندند و به کمک چاقو و دشنه راهی بازکردند و موفق‌شدند به یک برجستگی

از خاک رس ورقه ورقه برسند و سپس به یک سکوی طبیعی در انتهای میل راه یافتند که از شکافی در بالای آن قسمتی از آسمان آبی مشاهده می‌شد. از این سوراخ آنها می توانستند همهٔ اطراف را زیرنظر داشته باشند.

یک ریزش، ریزش کوه مصنوعی تولید شده بود. بله، مصنوعی، زیرا باعث آن همین بومی‌ها بودند. ناخدا ویلیام گی و بیست و هشت همراه او زیر میلیون‌ها تن خاک و سنگ مدفون شده بودند.

جزیره‌نشینان مثل مور و ملخ سرازیر بودند. قطعاً از جزیره‌های مجاور به هوای غارت کشتی جین به آنجا ریخته بودند. هفتاد قایق تک پارویی به‌سوی کشتی جین حرکت می‌کردند. شش مردی که در کشتی مانده بودند، نخستین گلوله‌های توپ را بی‌هدف شلیک کردند ولی دومین شلیک ساچمه‌ها و گلوله‌ها بازتابی هراس‌انگیز داشت. با وجود این، جین اشغال و سپس به آتش کشیده شد و مدافعان آن قتل عام شدند. وقتی آتش به‌شبکه‌های باروت درانبارکشتی رسید، انفجاروحشتناکی‌به‌وقوع پیوست که هزاران بومی را کشت و به همین تعداد را هم مجروح و معلول ساخت و بقیه فرار کردند در حالی که فریاد می‌کشیدند تِکه لی‌لی!... تِکه‌لی‌لی!

طی هفتهٔ بعد، آرتور پیم و دیرک پیترز با خوردن فندق و ریشهٔ گیاهان به زندگی در سوراخ خود ادامه دادند و توانستند از چنگ بومیان نجات یابند. بومیان باور نمی‌کردند که از سرنشینان کشتی کسی زنده مانده باشد.

آن دو بیش از آن نمی‌توانستند در آن حفره باقی بمانند بنابراین شروع به فعالیت کردند و توانستند خود را از آن سوراخ بالا بکشند و با سُرخوردن روی سراشیبی تپه به ساحل برسند. به زودی پنج بومی به آنها حمله کردند ولی با تپانچه‌های خود و با قدرت بدنی فوق‌العادهٔ پیترز توانستند، چهار وحشی جزیره‌نشین را بکشند و پنجمی را کشان کشان با خود بردند. یک قایق را که در ساحل رودخانه بسته شده بود و سه لاک پشت بزرگ در آن بود تصرف کردند.



دسته‌هایی از پرندگان عظیم‌الجثه...

بیست تایی از جزیره‌نشینان به تعقیب آنها پرداختند ولی قایق پارویی به همت سرنشینانش خود را به دریا رساند و راه جنوب را پیش گرفت و تعقیب‌کنان ناامید برگشتند.

آرتور پیم اینک در آن سوی مدار ۸۳ درجه جنوبی کشتیرانی می‌کرد. اول ماه مارس بود یعنی زمستان قطب جنوب نزدیک می‌شد. پنج یا شش

جزیره در سمت غرب دیده شدند ولی محض احتیاط از آنها احتراز جستند. آرتور پیم معتقد بود که در نزدیکی قطب درجهٔ حرارت ملایم‌تر خواهد شد. در انتهای دو پارو که بر کناره قایق نصب شده بود، بادبانی برافراشته بودند که از پیراهن‌های به هم وصل شدهٔ آرتور پیم و دیرک پیترز ساخته شده بود. رنگ سفید پیراهن‌ها، زندانی بومی را که خود را نو ـ نو می‌نامید، دچار وحشت می‌کرد. این کشتیرانی عجیب که باد ملایم شمالی به آن کمک می‌کرد، در یک روز دایمی و روی دریای آرامی که حتی یک تکه یخ در آن دیده نمی‌شد، هشت روز ادامه یافت.

آنگاه آرتور پیم و دیرک پیترز وارد منطقه‌ای پر از چیزهای تازه و عجیب شدند. در افق، دیوار عظیمی از بخار خاکستری سبک قد برافراشته بود که با خطوطی نورانی مزین می‌شد چنانکه گویی فجر قطبی بر آن تابیده است. یک جریان بسیار قوی به کمک باد می‌آمد. قایق بر سطح مایعی که بسیار گرم بود و ظاهر شیری داشت و به‌نظر می‌رسید از زیر آشفته می‌شود، پیش می‌رفت. ناگهان خاکستری سفید رنگ از آسمان فروریخت و وحشت نونو را دو برابر کرد.

روز ۹ مارس، این باران سفید و افزایش درجهٔ حرارت آب بیشتر شد به طوری که آب دست را می‌سوزاند. پردهٔ وسیع بخار که به دور افق دوردست جنوبی گسترده شده‌بود، شبیه آبشار بی‌حد و حدودی بود که در سکوت کامل، از بالای حصار عظیمی که در بلندای آسمان گم شده بود، فرو می‌ریخت...

دوازده روز بعد، ظلمات بر این منطقه حاکم شد، ظلماتی که با تصاعدات نورانی منبعث از اعماق شیری رنگ اقیانوس قطب جنوب شکافته می‌شد و رگباری از خاکستر پیوسته بر آن فرومی‌ریخت.

قایق با سرعتی سرکشانه، که علت آن مطلقاً در روایت آرتور پیم مشخص نشده، به آبشار نزدیک می‌شد. گاهی سفرهٔ آبشار شکافته می‌شد و پشت آن

تصاویر آشفتهٔ مواج و نامشخصی دیده می‌شد که با جریانات شدید هوا به لرزه درآمده بودند...

در میان این ظلمات وحشتناک بود که دسته‌هایی از پرندگان عظیم‌الجثه سربی رنگ با فریادهای تکه لی ـ لی گذشتند و آن‌وقت بود که بومی وحشی در اوج وحشت و اضطراب آخرین نفس را کشید.

و ناگهان، قایق که سرعت دیوانه‌واری پیدا کرده بود، به آغوش آبشار شتافت و در آنجا حفره‌ای گشوده شد که گویی می‌خواست قایق را ببلعد... ولی اینک از آن میان یک سیمای انسانی نقابدار قد برافراشته بود که اندازه‌هایش بسیار عظیم‌تر از هر موجود روی زمین بود... و رنگ پوست این انسان به سفیدی کامل برف بود...

چنین است این رمان عجیب که نبوغ فوق انسانی بزرگترین شاعر دنیای نو خلق کرده است. و این چنین به پایان می‌رسد... یا در واقع به پایان نمی‌رسد. به عقیدهٔ من، می‌توان فهمید که ادگارپو، که از پیداکردن یک گره گشایی مناسب برای چنین ماجراهای خارق‌العاده عاجز بوده، حکایت خود را با مرگ «ناگهانی و رقت‌انگیز قهرمانش» قطع کرده است و این امید را باقی گذاشته است که اگر روزی دو یا سه فصل کسری رمان را پیدا کند آنها را در اختیار خوانندگان خواهد گذاشت.

۶

«همچون کفنی که نیمه باز می‌شود!»

حرکت کشتی هالبران باکمک جریان آب و باد ادامه داشت. اگر به‌همین شیوه پیش می‌رفت، فاصلهٔ بین جزیرهٔ پرنس ادوارد و جزیرهٔ تریستان داکونها ـ

حدود ۲۳۰۰ میل، در عرض ۱۵ روز طی می‌شد و، همان‌گونه که رئیس خدمهٔ کشتی اعلام کرده بود، حتی یکبار هم تغییر جهت بادبان‌ها ضرورت نمی‌یافت. باد بلاتغییر جنوب شرقی که به‌خوبی می‌وزید و گاهی بسیار تند می‌شد، فقط کاهش کمی در بادبان‌های بالا را ایجاد می‌کرد.

ناخدا لن‌گی ادارهٔ عملیات کشتی را به جیم وست سپرده بود که کشتیبان جوری بود و با بودن دریانوردی چون او موردی برای ترس وجود نداشت چون در کار خود بسیار دقیق بود. یک روز هارلیگرلی به‌من گفت:

ـ معاون ما بی‌نظیر است. او شایستگی فرماندهی یک کشتی جنگی را دارد.

جواب دادم:

ـ به نظرم می‌رسد که جیم وست یک مرد واقعی دریاست.

ـ و همین‌طور، هالبران ما چه کشتی است! به خودتان تبریک بگویید آقای جئورلینگ، و به من تبریک بگویید که توانستم ناخدا لن‌گی را وادارم که در مورد شما تغییر عقیده بدهد!

ـ اگر شما این نتیجه را کسب کرده‌اید، از تان متشکرم هارلیگرلی.

ـ پس چی، ناخدای ما علیرغم پافشاری آتکینز، بسیار مردد بود ولی من موفق شدم او را سر عقل بیاورم...

ـ این را هرگز فراموش نمی‌کنم بوسمن، زیرا به لطف تو و در سایهٔ دخالت تو، به‌جای اینکه در کرگلن بمانم و حوصله‌ام سر برود، اینک به‌زودی دورنمای کریستان داکونها را جلوی چشم خواهم داشت...

ـ تا چند روز دیگر، آقای جئورلینگ. ببینید، آن طوری که من شنیده‌ام، اکنون در آمریکا و انگلستان کشتی‌هایی سوار می‌شوند که ماشینی در شکم خود دارند و چرخ‌هایی که از آنها مثل پاهای یک مرغابی استفاده می‌کنند!... این خوب است و در عمل خواهیم دید که چه از آب در می‌آید. ولی، عقیدهٔ

من این است که هرگز این کشتی‌ها نمی‌توانند با یک کشتی بادبانی سه دکلی زیبای شصت که بادبان‌هایش را در برابر بادی تند گشوده، مقابله نمایند! آقای جئورلینگ، باد برای حرکت کشتی کافی است و یک دریانورد احتیاج ندارد چرخک‌هایی زیر بدنهٔ کشتی خود نصب کند!

من با نظر هارلیگرلی در مورد کاربرد بخار در کشتیرانی مخالفتی نداشتم چون این فن در ابتدای راه بود و هواداران کشتی بادبانی لجوجانه با آن مخالفت می‌کردند.

در این لحظه به خاطر آوردم که کشتی جین ـ که ناخدا لن‌گی آن را چنان واقعی می‌پنداشت که گویی با چشمان خود دیده است ـ دقیقاً در ۱۵ روز از جزیرهٔ پرنس ادوارد به تریستان دا کونها رسیده است. راستش اینکه ادگارپو به میل خود بادهای دریا را به کار گرفته است!

در پانزده روز بعد، ناخدا لن‌گی دیگر دربارهٔ آرتور پیم حرفی با من نزد. حتی چنین تظاهر می‌کرد که گویی هرگز دربارهٔ ماجراهای این قهرمان دریاهای جنوب چیزی به من نگفته است. بعلاوه اگر امیدوار بوده که مرا در مورد واقعی بودن این قهرمان مجاب کرده، نشانهٔ ضعف هوشی اوست. کسی که عقل سالم داشته و مثل ناخدا لن‌گی، در این مورد خاص، دچار اختلال ذهن نباشد، ممکن نیست در این رمان ادگارپو جز یک اثر تخیلی چیز دیگری ببیند.

می‌دانستم که اگر بخواهم دوباره با ناخدا لن‌گی دربارهٔ این موضوع، که با وسواس بدان چسبیده بود، بحث کنم و استدلالهایی را از سر بگیرم، نه تنها موفق نخواهم شد او را مجاب کنم بلکه بیشتر مورد انزجارش قرار خواهم گرفت. او، غمگین‌تر، خودخورتر و گوشه‌گیرتر از همیشه، جز در موارد ضروری روی عرشه ظاهر نمی‌شد. در آن مواقع هم، نگاهش با سماجت به افق جنوب دوخته می‌شد چنانکه گویی می‌خواهد بدان رسوخ کند...

خوشبختانه در موارد دیگر ذهن ناخدا کاملاً روشن بود و کیفیت دریانوردیش کوچکترین افتی نداشت و جای هیچ گونه نگرانی نبود.

این را هم باید بگویم که آنچه برایم جالب‌تر بود کشف دلیل این همه علاقهٔ ناخدا لن‌گی به غرق شدگان ادعایی کشتی جین بود. حتی اگر روایت آرتور پیم را حقیقی فرض کنیم و بپذیریم که کشتی کوچک انگلیسی از این منطقهٔ غیرقابل عبور گذشته باشد، این قدر تأسف و حسرت بیهوده برای چیست؟ اگر هم کسانی از ملوانان کشتی جین، رئیس آن یا افسرانش از انفجار و ریزش جزیرهٔ تسالال جان سالم به در برده باشند، آیا عاقلانه است که امیدوار باشیم هنوز زنده باشند؟ طبق تاریخ‌هایی که آرتور پیم مشخص کرده، یازده سال از وقایع گذشته است و اگر بپذیریم که در آن زمان این بدبخت‌ها از چنگ بومیان جزیره گریخته باشند، در چنان شرایطی، چگونه توانسته‌اند نیازهای خود را برطرف کنند؟ و آیا تا آخرین نفرشان نابود نشده‌اند؟...

نگاه کنید! من هم دارم دربارهٔ فرضیهٔ مشابهی به طور جدی بحث می‌کنم با آنکه هیچ گونه اساسی ندارد. کمی هم جلوتر بروم ممکن است وجود آرتور پیم، دیرک پیترز، همراهان او و کشتی جین گمشده در پشت دیوارهای یخکران جنوبگان را نیز باور کنم. آیا جنون ناخدا لن‌گی به من نیز سرایت کرده است؟ مگر همین الان راهی را که کشتی جین پیموده با راهی که کشتی هالبران می‌پیماید مقایسه نمی‌کردم؟...

ما در روز سوم سپتامبر بودیم. اگر حادثه‌ای پیش نمی‌آمد، کشتی ما تا سه روز دیگر بندر را در دیدرس داشت. بعلاوه، موقعیت جزیرهٔ اصلی مجمع‌الجزایر چنان بود که در هوای خوب از فاصلهٔ بسیار دور مشاهده می‌شد.

در این روز، بین ساعت ۱۰ و ۱۱ صبح، من از جلو به عقب کشتی، در سمت باد، قدم می‌زدم. ما بر پهنهٔ دریایی مواج و متلاطم می‌خزیدیم. به‌نظرم می‌رسید که هالبران یک پرندهٔ عظیم است ـ یکی از آن آلباتروس‌های غول‌آسا

که آرتور پیم تعریف می‌کند ـ که بال‌های پهن خود را گسترده و همهٔ کارکنان کشتی را در فضا حمل می‌کند. بله! برای یک ذهن خیال‌پرداز، این دیگر کشتیرانی نبود بلکه پرواز بود و حرکت بادبان‌ها حرکت بال‌های پرنده بود!

جیم وست که نزدیک محور افقی لنگر، زیر بادبان سه‌گوش جلو ایستاده بود، با دوربین خود شیء مواجی را در دو سه میلی سمت راست کشتی نگاه می‌کرد که چندین ملوان، که روی نرده‌های کشتی خم شده بودند، آن را با انگشت نشان می‌دادند.

تودهٔ جامد عظیمی بود با ده دوازده مترمربع مساحت، به شکلی نامنظم که در مرکز آن برجستگی درخشانی وجود داشت. این تودهٔ بزرگ با امواجی که در مسیر شمال غربی حرکت می‌کردند بالا و پایین می‌رفت.

من نیز به قسمت جلوی کشتی رفتم و این شیء را به دقت مشاهده کردم. حرف‌هایی که دریانوردان می‌زدند به گوشم می‌رسید. آنها همیشه به کوچک‌ترین چیزی که دریا با خود بیاورد توجه دارند. مارتین هالت، گفت: «این قطعاً یک نهنگ نیست چون طی این مدتی که نگاهش می‌کنیم باید لااقل یکی دو بار نفس می‌کشید و فوت می‌کرد». هاردی تصدیق کرد: «حتماً نیست. شاید چوب بست‌ها و اسکلت یک کشتی متروکه باشد.»

راجرز فریاد زد:

ــ این را شیطان از اعماق جهنم فرستاده است! اگر شبانه با آن برخورد کنید، چنان لت و پار می‌شوید که خودتان هم دیگر خود را نمی‌شناسید!

دراپ افزود:

ــ حرفت را قبول دارم. این گونه پس‌مانده‌های کشتی‌های غرق شده از یک تخته سنگ خطرناکتر هستند زیرا هر روز از یک جا سر درمی‌آورند و چطور می‌توان آنها را چاره کرد؟

هارلیگرلی به من نزدیک شد. از او پرسیدم:

ــ تو چه فکر می‌کنی؟

هارلیگرلی به دقت نگاه کرد و چون کشتی با وزش باد به آن توده نزدیک‌تر شده و تشخیص آن آسان‌تر بود گفت:

ــ به عقیده من، آقای جئورلینگ، آنچه می‌بینیم نه نهنگ است و نه پس ماندهٔ کشتی غرق شده، بلکه یک یخپارهٔ شناور است.

من فریاد زدم:

ــ یخپارهٔ شناور؟

جیم وست تأیید کرد:

ــ هارلیگرلی اشتباه نمی‌کند. یخپارهٔ شناور است، قطعه‌ای از کوه یخ که جریان آب با خود می‌آورد...

ــ چطوری؟ تا مدار ۴۵ درجه با خود آورده؟

معاون ناخدا جواب داد:

ــ این امر دیده شده است. یخ‌ها گاهی تا نزدیک کاپ نیز می‌آیند. دریانورد فرانسوی، ناخدا بلوسویل (Blosseville)، در ۱۸۲۸ در چنین ارتفاعی به آنها برخورده است.

من با تعجب از اینکه جیم وست افتخار چنین جواب طولانی را به من بخشیده گفتم:

ــ در این صورت، به زودی ذوب می‌شود؟

معاون تأیید کرد:

ــ حتی باید بخش عمدهٔ آن ذوب شده باشد و آنچه ما می‌بینیم به یقین باقی ماندهٔ کوه یخی است که احتمالاً میلیون‌ها تن وزن داشته است.

در این موقع ناخدا لن‌گی از اتاق کارکنان کشتی بیرون آمد و چون گروه ملوانان را به دور جیم وست دید به سمت جلوی کشتی آمد و پس از مبادلهٔ کلماتی با صدای آهسته، جیم وست دوربین را به‌دست وی داد.

لن‌گی دوربین را روی شیء مواجی که کشتی حدود یک میل به آن نزدیک‌تر شده بود تنظیم کرد و پس از آنکه نزدیک یک دقیقه آن را نگریست گفت:

ــ این یک یخپاره است و جای خوشوقتی است که در حال ذوب شدن است. هالبران اگر شبانه به آن برمی‌خورد لطمات زیادی می‌دید.

من از حوصله و دقتی که ناخدا در ملاحظاتش نشان می‌داد حیرت کرده بودم. ظاهراً نگاهش نمی‌توانست عدسی دوربین را ترک کند گویی چشمش به آن چسبیده بود و چنان بی‌حرکت مانده بود مثل اینکه به عرشه میخکوب شده بود. بی‌اعتنا به تکان‌ها و نوسان‌های کشتی، با دو بازوی محکم، یخپاره را در میدان دید دوربینش نگهداشته بود. در صورت رنگ‌پریده‌اش لکه‌هایی دیده می‌شد و از میان لبانش کلمات مبهمی بیرون می‌جست.

چند دقیقه گذشت. هالبران، با حرکتی سریع، می‌رفت که از کنار یخپاره بگذرد و آن را پشت‌سر بگذارد. ناخدا بی‌آنکه دوربین را پایین بیاورد گفت: «سرعت یک چهارم.»

حدس می‌زدم که در ذهن ناخدا چه می‌گذرد. این تکه یخ که از یخکران جنوبگان جدا شده، از محلی می‌آمد که افکار ناخدا دایماً او را به آن سو می‌کشاند. می‌خواهد آن را از نزدیک ببیند، شاید کنار آن توقف کند و حتی تکه‌هایی از آن را به کشتی بیاورد.

به هر حال طبق دستور او که توسط جیم وست منتقل شد، بوسمن به آرامی طناب‌ها را شل کرد و کشتی با رسیدن سرعت به یک چهارم، در جهت یخپاره پیش رفت و ما به زودی به سیصد متری آن رسیدیم و من توانستم آن را مورد بررسی قرار دهم. برجستگی وسط آن از هر طرف ذوب شده بود و رشته‌های آب از دیواره‌های یخپاره سرازیر بود. در ماه سپتامبر این سال که گرما زودتر شروع شده بود، خورشید آن قدر قدرت داشت که

سرعت آب شدن این یخ را بیشتر کند و قطعاً تا پایان روز چیزی از آن باقی نمی‌ماند.

ناخدا لن‌گی اکنون بدون نیاز به دوربین آن را به دقت نگاه می‌کرد. کم‌کم یک جسم بیگانه را تشخیص دادیم که هر چه ذوب شدن یخ بیشتر می‌شد، بهتر دیده می‌شد: یک چیز به رنگ سیاه که روی سطح سفید یخ دراز به دراز افتاده بود. حیرت ما وقتی بیشتر شد که نخست یک دست سپس یک پا و آنگاه یک تنه و سر پیدا شد که هیچ قسمت آن لخت نبود بلکه سراپا پوشیده از لباسی تیره رنگ بود.

یک لحظه حتی تصور کردم که این اعضا تکان می‌خورند و این دست‌ها به سوی ما دراز می‌شود...

خدمهٔ کشتی بی‌اختیار فریادی کشیدند.

نه! این جسم حرکت نمی‌کرد بلکه به آرامی روی سطح یخ زده لیز می‌خورد...

ناخدا لن‌گی را نگاه می‌کردم. صورت او نیز مثل صورت این جنازه سربی‌رنگ بود. جنازه‌ای که از دوردست‌های منطقهٔ‌قطبی‌جنوب آمده بود.

آنچه برای گرفتن جنازه از آب لازم بود بلافاصله انجام گرفت. کسی چه می‌دانست، شاید چند نفس مصنوعی دوباره زنده‌اش می‌کرد!... در هر حال، شاید مدارکی برای تشخیص هویت او در جیب‌هایش پیدا می‌شد. آنگاه، پس از انجام مراسمی، جنازه را به اعماق اقیانوس گورستان دریانوردان مرده در دریا، رها می‌کردیم.

قایقی به آب انداختند. بوسمن با ملوانان گراتیان و فرانسیس در آن جا گرفتند و دو ملوان هر کدام یک پارو به دست گرفتند و حرکت کردند. جیم وست کشتی را بی‌حرکت نگهداشته بود که روی‌امواج بالاوپایین می‌رفت.

قایق را با نگاه دنبال می‌کردم که در کنار دیوارهٔ جانبی یخپاره، که آب آن



صورت ناخدا مثل صورت جنازه سربی رنگ بود...

را ساییده بود، پهلو گرفت. هارلیگرلی پایش را به محلی که محکم‌تر به نظر می‌رسید گذاشت و گراتیان به دنبال او پیاده شد، در حالی که فرانسیس قایق را به وسیلهٔ زنجیر چنگک نگهداشته بود. آن دو به جنازه نزدیک شدند، یکی دست و دیگری پای آن را گرفتند و کشان‌کشان به قایق آوردند. با چند ضربهٔ پارو قایق به کشتی رسید.

جنازه را که سر تا پا یخ بسته بود پای دکل جلویی کشتی قرار دادند. ناخدا لن‌گی به سوی آن رفت و مدتی طولانی نگاهش کرد گویی سعی می‌کند او را بشناسد.

جسد از آن یک دریانورد بود که لباسی از نوعی پارچهٔ خشن به تن داشت. شلوار پشمی، نیم‌تنهٔ وصله‌دار، پیراهن از پارچه نرم ضخیم و کمری که دوبار دور کمرش پیچیده بود. بی‌تردید مرگ او چندین ماه پیش اتفاق افتاده بود. این مرد نباید بیش از چهل سال می‌داشت با آنکه موهایش جوگندمی شده بود. لاغریش ترسناک بود و به نظر می‌رسید که پیش از مرگ گرسنگی طولانی را تحمل کرده است.

ناخدا لن‌گی موهای جنازه را که از سرما به هم چسبیده بودند بلند کرد، سرش را بالا برد، پلک‌های به هم چسبیده‌اش را از هم گشود و چشم‌هایش را نگاه کرد و ناگهان، در حالی که اسم «پاترسون» را تکرار می کرد زد زیر گریه...

فریاد زدم:

ــ پاترسون!

و به نظرم رسید که این اسم برایم آشناست: آن را کجا شنیده و یا کجا خوانده بودم؟

ناخدا لن‌گی ایستاده بود و با نگاهش افق را می‌کاوید گویی آماده می‌شد دستور حرکت به سوی جنوب را صادر کند.

در این لحظه، به دستور جیم وست، بوسمن دست در جیب‌های جنازه کرد و از آنها: یک چاقو، یک گلوله کنف، یک قوطی خالی توتون، یک دفترچهٔ چرمی با یک مداد فلزی بیرون آورد.

ناخدا لن‌گی برگشت و وقتی هارلیگرلی دفترچه را به سوی جیم وست دراز می‌کرد گفت:

ـ بده به من.

چند صفحه از دفترچه پر از نوشته‌هایی بود که رطوبت به کلی پاک کرده بود ولی صفحهٔ آخر کلماتی داشت که هنوز قابل تشخیص بود. می‌توانید تصوّر کنید چه تأثری به من دست داد وقتی که شنیدم ناخدا لن‌گی با صدایی لرزان این کلمات را می‌خواند:

«جین... جزیرهٔ تسالال... مدار هشتاد و سه... آنجا... پس از یازده سال... ناخدا... پنج ملوان بازمانده... به کمک آنها بشتابید...»

و زیر این سطور، یک اسم، یک امضا... پاترسون...

آنگاه به یاد آوردم... این اسم معاون ناخدای کشتی جین بود... معاون همان کشتی که آرتور پیم و دیرک پیترز را از میان تخته‌پاره‌های کشتی غرق شدهٔ گرامپوس نجات داده بود. همان کشتی جین که تا جزیرهٔ تسالال رسیده و مورد حملهٔ بومیان جزیره قرار گرفته و منفجر شده بود.

پس همهٔ این‌ها حقیقت داشته است و ادگار پو به عنوان یک مورخ این اثر را خلق کرده و نه یک رمان‌نویس... پس او یادداشت‌های روزانهٔ آرتور گوردن پیم را در اختیار داشته و ارتباط مستقیم با وی برقرار کرده بوده... آرتور پیم وجود داشته و یک موجود واقعی بوده است... او با یک مرگ ناگهانی و رقت‌بار، در شرایطی که فاش نشده، مرده است پیش از آنکه روایت سفر خارق‌العادهٔ خود را به پایان رساند... و پس از ترک جزیرهٔ تسالال، با همراهش دیرک پیترز، تا چه مداری پیش رفته و چگونه توانسته است به آمریکا برگردد؟

خیال کردم سرم دارد می‌ترکد و دارم دیوانه می‌شوم. چیزی که ناخدا لن‌گی را به آن متهم می‌کردم!... نه! بد شنیده‌ام... بد فهمیده‌ام!... همه‌اش ناشی از اختلالات مغزی من است!

با وجود این، شهادتی راکه در جیب‌های جنازهٔ معاون کشتی جین به‌دست

آمده بود چگونه می‌توانستم رد کنم؟ مدرکی که متکی به تاریخهای قطعی بود... مخصوصاً بعد از آنکه جیم وست، که آرام‌تر بود، توانست جزییات دیگری از جملات دفترچه را بخواند، دیگر جای تردیدی باقی نمی‌ماند. جملات دفترچه چنین بود:

«از سوم ژوئن در شمال جزیرهٔ تسالال سرگردان... آنجا... هنوز... ناخدا ویلیام گی و پنج تن از ملوانان جین... یخپارهٔ من از میان تودهٔ یخ قطبی منحرف شد... مواد خوراکی در حال تمام شدن بود... از روز ۱۳ ژوئن آذوقه‌ام ته کشید... امروز... ۱۶ ژوئن... دیگر هیچ چیز...»

به این ترتیب، نزدیک سه ماه بود که جسد پاترسون بر روی این یخپاره افتاده بود که ما در مسیر بین کرگلن و تریستان دا کونها به آن برخوردیم. آه! اگر معاون کشتی جین را نجات داده بودیم، می‌توانست راز این ماجرای هراس‌انگیز را که هیچ کس نمی‌دانست ـ و شاید هرگز هم نخواهد دانست ـ بازگو کند.

سرانجام، من باید در برابر واقعیت مسلم سر تسلیم فرود می‌آوردم. ناخدا لن‌گی که پاترسون را می‌شناخت، جسد یخ‌زده او را یافته بود. هنگامی که ناخدای کشتی جین، طی یک توقف، آن بطری را در کرگلن خاک می‌کرده پاترسون همراه او بوده است. همان بطری حاوی نامه‌ای که من حاضر نشدم واقعی بودن آن را بپذیرم!... بله! از یازده سال پیش بازماندگان کشتی انگلیسی آنجا، آن پایین بوده‌اند بی‌آنکه امیدوار باشند کسی آنها را بازیابد.

در این موقع بود که ذهن هیجان‌زدهٔ من رابطهٔ نزدیک دو اسم را که روشنگر علاقهٔ شدید ناخدای ما به ماجرای آرتور پیم بود، کشف کرد.

لن‌گی به سوی من برگشت و در حالی که نگاهم می‌کرد گفت:

ــ اکنون، باورش می‌کنید؟

با زبانی الکن گفتم:

ــ باورش می‌کنم... باورش می‌کنم! ولی ناخدا ویلیام گی از کشتی جین...
ــ و ناخدا لن‌گی از هالبران... دو برادر هستند!
این جمله را با چنان صدای پرطنینی فریاد زد که به گوش همهٔ کارکنان کشتی رسید.
آنگاه، وقتی نگاهمان به سوی محلی که یخپاره در آنجا بود برگشت، تأثیر دوگانهٔ اشعه خورشید و آب‌های این منطقه کار خود را کرده بود و اثری از قطعه یخ بر سطح دریا دیده نمی‌شد.

۷
تریستان داکونها

چهار روز بعد، هالبران جزیرهٔ عجیب تریستان داکونها را که می‌توان آن را دیگ دریاهای آفریقایی نامید، از دور دید. به یقین، ظهور جسد پاترسون در بیش از پانصد فرسنگی مدار قطب جنوب، واقعهٔ فوق‌العاده حیرت‌انگیزی بود. اینک، ناخدای هالبران و برادرش ناخدای جین به وسیلهٔ این روح بازگشته از سفر آرتور پیم به‌هم پیوسته بودند. بله!... این ماجرای مبهم باید غیرواقعی به نظر برسد... ولی با آنچه از این پس نقل خواهم کرد، چه می‌تواند باشد؟!
بعلاوه، برای من، که داستان را کاملاً غیرواقعی و تخیّلی تصوّر کرده بودم، اینک روشن می‌شد که رمان شاعر آمریکایی حقیقت محض است... روح من نخست شورید... و خواست چشم را بر واقعیت محض ببندم!... ولی سرانجام باید تسلیم می‌شدم، و آخرین تردیدهای من با کالبد پاترسون در اعماق اقیانوس دفن شد.

نه تنها ناخدا لن‌گی با پیوندهای خونی به این داستان غمناک و حقیقی پیوسته بود بلکه، آن‌گونه که به زودی فهمیدم، مسئول بادبان‌های کشتی ما هم با آن ارتباط داشت. در واقع، مارتین هالت برادر یکی از بهترین ملوانان کشتی گرامپوس بود. یکی از آنهایی که پیش از نجات آرتور پیم و دیرک پیترز توسط کشتی جین، مرده بود.

بنابراین، بین مدارهای ۸۳ و ۸۴ درجهٔ جنوبی، هفت‌دریانورد انگلیسی ـ که فعلاً به شش نفر کاهش یافته بودند ـ از یازده سال پیش در جزیرهٔ تسالال زندگی کرده‌اند: ناخدا ویلیام گی، معاونش پاترسون و پنج ملوان کشتی جین که از دست بومیان کلوک ـ کلوک گریخته‌اند! با چه معجزه‌ای؟

اکنون، ناخدا لن‌گی می‌خواست چه بکند؟ به دلیل سایهٔ تردیدی که بر این موضوع حاکم است، او برای نجات بازماندگان کشتی جین همه کار خواهد کرد... او هالبران را به سوی دریای جنوبی که آرتور پیم نشان داده خواهد راند و تا جزیرهٔ تسالال، که در یادداشت پاترسون مشخص شده پیش خواهد برد... معاونش جیم وست هر جا که او دستور بدهد خواهد رفت... کارکنان کشتی در همراهی با او تردید نخواهند کرد و ترس از خطرات یک سفر دریایی به آن سوی محدودهٔ شناخته شدهٔ بشری، آنها را متوقف نخواهد کرد... روح ناخدایشان در وجود آنها خواهد بود... بازوی ناخدای دوم، بازوی آنها را هدایت خواهد کرد.

پس برای همین بود که ناخدا لن‌گی از پذیرفتن مسافر در کشتی امتناع می‌کرد و برای همین بود که به من گفت مسیر او هرگز قطعی و معین نیست چون همیشه امیدوار بود که فرصتی برایش فراهم شود تا به سوی دریاهای یخ‌زده بادبان بگشاید!...

حتی بجا بود باور کنم که اگر کشتی هالبران همین الان هم آمادگی چنین سفری را داشت، ناخدا لن‌گی دستور می‌داد به سوی جنوب حرکت کنند... و

برحسب شرایط سوار شدنم در کشتی، نمی‌توانستم او را مجبور کنم که برای پیاده کردن من در تریستان داکونها به راهش ادامه دهد.

ولیکن ضرورت پر کردن منابع آب کشتی در این جزیره، که چندان هم از آن دور نبودیم، رفتن بدان‌جا و پهلو گرفتن در آنجا را ایجاب می‌کرد. در این جزیره شاید این امکان‌وجود داشت که کشتی رابرای مبارزه با کوه‌های یخ و رسیدن به دریای آزاد ـ یعنی دریای آن سوی مدار ۸۲ درجه ـ و رفتن به دورتر از مناطقی که کوک، ودل، بیسکویه و کمپ[1] رفته‌اند تجهیز کنند...

و من، با رسیدن به تریستان داکونها، منتظر عبور کشتی دیگری خواهم شد. هالبران نیز حتی اگر آمادهٔ چنین سفری بود، فصل هنوز اجازه عبور از مدار قطبی را به آن نمی‌داد. در واقع، نخستین هفتهٔ ماه سپتامبر هنوز تمام نشده بود و دستکم باید دو ماه می‌گذشت تا تابستان جنوبی در یخکران شکاف ایجاد می‌کرد و یخ‌های جنوبگان را می‌شکست.

دریانوردان در آن زمان می‌دانستند که معمولاً از نیمهٔ دوم ماه نوامبر تا آغاز ماه مارس چنین اقدامات جسورانه‌ای می‌توانست با موفقیت همراه باشد. در این دوره از سال، دمای هوا قابل تحمل و توفان‌ها نادر هستند، کوه یخ‌ها از تودهٔ یخی جدا می‌شوند، دیوارهای یخی شکاف برمی‌دارند و روزی دایمی این منطقهٔ دور افتاده را غرق نور می‌کند. در اینجا قواعدی از احتیاط وجود داشت که هالبران عاقلانه آنها را رعایت می‌کرد. بنابراین، در صورتی که لازم بود، کشتی ما پس از تجدید ذخیرهٔ آب و فراهم آوردن آذوقهٔ غذایی تازه در تریستان داکونها، فرصت می‌داشت به جزایر فالکلند یا به بندری در ساحل آمریکا برود که از نظر تعمیرات کشتی امکانات بهتری نسبت به بنادر گمشده در دشت جنوبگان داشتند.

---

۱. Kemp. Biscoe. Weddell. Cook دریانوردانی که برای کشف قطب جنوب تلاش کرده‌اند. م

این جزیرهٔ بزرگ، هنگامی که هوا صاف است، از ۸۵ تا ۹۰ میل فاصله قابل رؤیت است. اطلاعات مختلف دربارهٔ تریستان داکونها را من از بوسمن گرفته‌ام که بارها از آنجا دیدن کرده بود و می‌توانست با شناخت کامل دربارهٔ همه چیز این جزیره حرف بزند.

تریستان داکونها در جنوب منطقه بادهای منظم جنوب غربی قرار دارد. آب و هوایش ملایم و مرطوب و از درجهٔ حرارتی ملایم برخوردار است که از ۲۵ درجهٔ فارنهایت (حدود چهار سانتی‌گراد زیر صفر) پایین‌تر و از ۶۸ درجهٔ فارنهایت (بیست سانتی‌گراد بالای صفر) بالاتر نمی‌رود. بادهایی که در آنجا می‌وزد، بادهای غربی و شمال غربی است و در زمستان ـ ماه‌های اوت و سپتامبر ـ بادهای جنوبی است.

این جزیره در ۱۸۱۱ محل سکونت صیادان آمریکایی پستانداران دریایی بود. بعد از آنها، سربازان انگلیسی به این جزیره آمدند که مأمور حراست از دریاهای سنت ـ هلن بودند و پس از مرگ ناپلئون، در ۱۸۲۱ از آنجا رفتند. سی ـ چهل سال بعد، تریستان داکونها حدود صد خانواده را در خود جای داد که ازاروپا و آمریکا آمده‌بودندویک جمهوری نیزبه‌ریاست یک رئیس خانواده در آنجا تشکیل شد ولی سرانجام تحت استعمار انگلستان درآمد. ولی در سال ۱۸۳۹ که کشتی هالبران در آنجا پهلو می‌گرفت هنوز انگلیسی‌ها آنجا نبودند.

وانگهی باید فوراً اضافه کنم که طبق مشاهدات شخصی من تریستان داکونها چندان ارزشی نداشت که بر سر آن دعوا کنند. ولی در قرن شانزدهم نام آن «سرزمین زندگی» بوده است. نباتات آن شامل سرخس‌ها و جلبک‌هایی بود که شیب‌های پایین کوه‌ها را می‌پوشاند. حیوانات اهلیش گاو، میش و خوک بود که تنها ثروت جزیره و مال‌التجاره‌ای بود که با سنت هلن معامله می‌شد. هیچ گونه حشره و خزنده در آنجا وجود نداشت و تنها حیوان جنگلی آن نوعی گربهٔ وحشی بود که چندان خطرناک نبود.

تنها درخت جنگلی جزیره نوعی درخت سیاه و بلند بود که ارتفاع آن به ۱۸ تا ۲۰ پا می‌رسید. مردم برای گرم شدن و پخت و پز از چوب‌های فراوانی که جریان آب با خود می‌آورد استفاده می‌کردند. از سبزیجات: کلم، چغندر، پیاز، شلغم و کدو به عمل می‌آمد و از میوه‌ها: گلابی، هلو و انگوری با کیفیتی پایین محصول جزیره بود. اضافه کنم که دوستداران پرندگان فقط می‌توانند مرغ دریایی، مرغابی دریایی، پنگوئن و آلباتروس شکار کنند. علم پرنده‌شناسی تریستان داکونها نمونهٔ دیگری برای عرضه به آنها ندارد.

در سحرگاه روز پنجم سپتامبر بود که آتشفشان بلند جزیرهٔ اصلی ـ یک کوه پربرف به ارتفاع ۲۳۴۰ متر، که دهانهٔ خاموش آن به شکل بستر گود یک دریاچهٔ کوچک بود ـ از دور دیده شد. روز بعد، با نزدیک شدن‌جزیره توانستیم میدان وسیعی از سنگ‌های لایه لایه‌ای را که از مواد مذاب سرازیر شده از کوه آتشفشان تشکیل شده بود تشخیص دهیم.

باید در اینجا یادآوری کنم که طی سه روزی که از تلاقی با یخپاره می‌گذشت، ناخدا لن‌گی جز برای سنجش ارتفاع روی عرشه ظاهر نشده بود! و به محض پایان عملیات به کابین خود برمی‌گشت و من جز در ساعات صرف غذا او را نمی‌دیدم. او در چنان خاموشی و سکوت فرورفته بود که گویی به کلی کر و لال است و امکان بیرون کشیدن او از این حالت وجود نداشت، چنان که جیم وست نیز موفق به این کار نشده بود. بنابراین من مطلقاً خودم را کنار نگه می‌داشتم. به‌عقیدهٔ من، بالاخره وقتش می‌رسید که لن‌گی دوباره از برادرش ویلیام و از اقداماتی که برای نجات او و همراهانش می‌خواست انجام دهد با من حرف می‌زد. ولی، با توجه به فصل، این زمان هنوز فرا نرسیده بود.

روز ششم سپتامبر، کشتی هالبران، در نزدیکی جزیرهٔ بزرگ، در ساحل شمال غربی، در آنسیدلونگ (Ansiedlung) ـ انتهای فالموت بای

(Falmouth-bay) ـ دقیقاً در جایی که در روایت آرتور پیم برای پهلو گرفتن کشتی جین مشخص شده بود، لنگر انداخت.

گفتم جزیرهٔ بزرگ، برای اینکه مجمع‌الجزایر تریستان داکونها دو جزیرهٔ دیگر نیز دارد که از اهمیت کمتری برخوردارند. در هشت فرسنگ به سمت جنوب غربی جزیرهٔ ایناکسه‌سیبل (Inaccessible) قرار دارد و در جنوب شرقی، در پنج فرسخی آن، جزیرهٔ نایتینگل (Nightingale). مجموعهٔ این مجمع‌الجزایر در ۳۷ درجه و ۵ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۱۳ درجه و ۴ دقیقهٔ طول باختری واقع شده است.

این جزایر دایره‌ای شکل هستند. در نقشه، تریستان داکونها شبیه یک چتر باز است به محیط ۱۵ میل که میله‌های آن، که از محیط به مرکز وصل می‌شوند، به وسیلهٔ برجستگی‌های منظمی که به کوه آتشفشان مرکزی منتهی می‌گردند تجسم می‌یابند.

این مجموعه یک منطقه اقیانوسی کم و بیش مستقل تشکیل می‌دهد. کاشف آن یک سیاح پرتقالی است که نامش را به آن داده است. پس از استعمار هلندیها در ۱۶۴۳ و فرانسوی‌ها در ۱۷۶۷، چند آمریکایی برای صید خوک دریایی، که در سواحل آن فراوان است، در این جزیره مستقر شدند. سرانجام انگلیسی‌ها جای آنها را گرفتند.

در زمانی که کشتی جین دراین جزیره متوقف شد، یک سرجوخهٔ سابق توپخانهٔ انگلیسی به نام گلاس (Glass) بر یک کلنی کوچک بیست و شش نفره حکومت می‌کرد که باکاپ کیپ تاون معامله داشت و به‌عنوان کشتی از یک کشتی دو دکلی کوچک سبک استفاده می‌کرد. هنگام رسیدن ما، این آقای گلاس حدود پنجاه نفر تبعه داشت و همان‌گونه که آرتور پیم خاطرنشان کرده بود: «از هر گونه کمک حکومت انگلیس» به دور بود.

دریایی که عمق آن بین ۲۱۹۶ و ۲۷۴۵ متر محاسبه می‌شد، این

مجمع‌الجزایر را در میان گرفته بود که جریان استوایی که به‌سوی غرب می‌رفت، از کنار آن می‌گذشت و بادهای منظم جنوب غربی بر آن مسلط بود. توفان به ندرت به آن آسیب می‌رساند. در زمستان یخپاره‌های شناور غالباً دوازده درجه‌ای از مدار آن سبقت می‌گرفتند ولی از جزایر سنت هلن پایین‌تر نمی‌آمدند همچنان که نهنگ‌ها نیز، که کمتر طالب آب‌های چنین گرم بودند، به آن سوی نمی‌آمدند.

سه جزیره که به صورت مثلث قرار گرفته‌اند، با گذرگاه‌های پهنی، به عرض بیش از دوازده میل، از هم جدا شده‌اند که به راحتی قابل کشتیرانی است. سواحل آنها آزاد است و در اطراف تریستان داکونها عمق دریا ۱۸۳ متر است.

وقتی هالبران به این جزیره رسید، با سرجوخهٔ سابق روابطی برقرار کرد و او خیرخواهی زیادی از خود نشان داد. ناخدا لن‌گی پر کردن بشکه‌های آب و تأمین گوشت و سبزی تازه و آذوقهٔ کشتی را به عهدهٔ جیم وست گذاشته بود که بسیار مورد احترام و ستایش گلاس بود. او طبعاً انتظار داشت پول خوبی به وی پرداخت شود و پرداخت هم شد.

از همان لحظهٔ رسیدن، فهمیدیم که هالبران در این جزیره به آنچه برای تجهیز کشتی جهت اجرای طرح ناخدا در اقیانوس جنوبگان نیاز دارد دست نخواهد یافت ولی از نظر منابع غذایی تریستان داکونها بسیار غنی بود. حکام پیشین، این مجمع‌الجزایر را از لحاظ انواع حیوانات اهلی نظیر گوسفند، گاو، خوک و ماکیان غنی کرده بودند در حالی که ناخدای آمریکایی پاتن (Patten)، فرماندهٔ کشتی اندوستری، در اواخر قرن گذشته در این جزایر به جز چند بز وحشی مشاهده نکرده بود. پس از او، ناخدا کلکهون (Colquhoun)، از کشتی آمریکایی بتسی، در آنجا پیاز، سیب‌زمینی و دیگر انواع سبزی‌ها را کاشت که به دلیل باروری زمین محصول خوبی برداشت. البته این اطلاعات

را آرتـور پیم در روایت خود به ما می‌دهد و من در صحت آنها تردیدی ندارم.

لابد توجه دارید که من اکنون از قهرمان ادگارپو مثل یک آدم واقعی که در موجودیتش تردیدی نیست حرف می‌زنم. برایم عجیب بود که ناخدا لن‌گی دیگر دربارهٔ این موضوع با من حرفی نمی‌زد. مسلم بود که اطلاعات دقیقی که از دفترچهٔ پاترسون استخراج شده بود ساختگی نبود و من بی‌انصاف خواهم بود اگر اشتباه خود را نپذیرم.

وانگهی، اگر تردیدهایی باقی مانده بود، شاهد غیرقابل انکاری برای اثبات گفته‌های معاون کشتی جین پیدا شد.

فردای لنگراندازی در آنـیدلونگ، بر ساحل زیبایی از ماسهٔ سیاه، از کشتی پیاده شده بودم و در حالی که قدم می‌زدم در این اندیشه بودم که چه وجه اشتراکی بین این ساحل و سواحل جزیرهٔ تسالال وجود دارد چون طبق روایت آرتور پیم، سواحل تسالال نیز پوشیده از ماسه‌های سیاه بوده و جالب اینکه بومیانش از رنگ سفید وحشت داشته‌اند!

در آنجا به سرجوخهٔ سابق برخوردم: مردی جدی و محکم، با سیمایی کم و بیش مزور که با وجود شصت سال سن همچنان سرزنده و با ذکاوت جلوه می‌کرد. او تجارت مستقلی با کیپ تاون و فالکلند داشت و با صادرات مهمی از پوست فوک و روغن فیل دریایی، به کارهایش رونق می‌بخشید. به نظرم می‌رسید که این حاکم خود خوانده که مورد قبول اتباعش در آن کلنی کوچک بود، تمایل زیادی به پرحرفی دارد، از همان دیدار نخست مکالمه‌ای را با او شروع کردم که قطعاً برایش جالب بود. پرسیدم:

ــ آیا کشتی‌های زیادی در تریستان داکونها لنگر می‌اندازند؟

ــ به اندازه‌ای که برایمان لازم است.

ــ در فصل مساعد؟

ــ بله، در فصل مساعد.

ــ افسوس که تریستان داکونها یک بندر هم ندارد و کشتی‌ها مجبورند در پهنهٔ دریا لنگر بیندازند.

سرجوخهٔ سابق با خشمی که نشانهٔ غرور او بود فریاد زد:

ــ پهنهٔ دریا؟ منظورتان چیست؟

ــ منظورم این است که اگر جزیره اسکله‌ای برای پیاده شدن مسافران کشتی داشت...

ــ به چه درد می‌خورد؟ وقتی طبیعت برای ما چنین خلیجی طراحی کرده که کشتی‌ها در آن از باد و توفان درامانند و به آسانی می‌توانند در برابر تخته سنگ‌ها پهلو بگیرند، اسکله به چه درد می‌خورد؟... نه، تریستان بندر ندارد و نیازی هم به آن ندارد!

برای چه با این مرد نازنین یکی به دو کنم؟ او همان‌قدر به جزیرهٔ خود می‌بالید که پرنس موناکو به پرنس‌نشین کوچک خود می‌بالد! بنابراین پافشاری نکردم و صحبت‌های دیگری را پیش کشیدم. او دعوت کرد که با هم گردشی در میان جنگل‌های انبوه بکنیم که تا کمرکش کوه مخروطی شکل مرکزی بالا می‌رود. ازش تشکر کردم و از اینکه نمی‌توانم دعوتش را بپذیریم عذر خواستم چون باید وقتم را در این مدت توقف صرف مطالعات معدن شناختی می‌کردم. بعلاوه، هالبران باید به محض پایان بارگیری حرکت می‌کرد.

حاکم جزیره گفت:

ــ ناخدای شما خیلی شتاب‌زده است.

ــ شما این طور فکر می‌کنید؟

ــ آن چنان شتاب‌زده که معاونش حتی دربارهٔ خرید پوست و روغن با من حرف نمی‌زند...

ــ ما فقط به مواد غذایی تازه و آب نیاز داریم، آقای گلاس!

حاکم با اندکی ناراحتی گفت:

ــ خیلی خوب آقا، آنچه را که هالبران نبرد، کشتی‌های دیگر می‌برند!...

و سپس پرسید:

ــ کشتی شما پس از ترک اینجا، کجا می‌رود؟

ــ به جزایر فالکلند، برای تعمیرات...

ــ تصور می‌کنم شما فقط یک مسافر هستید. نه؟

ــ همین طور است آقای گلاس... و قصد داشتم چند هفته‌ای در تریستان داکونها اقامت کنم ولی مجبور شدم برنامه‌ام را عوض کنم...

ــ متأسفم آقا، متأسفم! می‌توانستیم تا رسیدن کشتی دیگری از شما پذیرایی کنیم...

ــ مهمان‌نوازی شما برای من بسیار ارزشمند بود ولی متأسفانه نمی‌توانم از آن برخوردار شوم...

در واقع، تصمیم قطعی گرفته بودم که کشتی هالبران را ترک نکنم. پس از پایان دورهٔ توقف، کشتی به سوی فالکلند می‌رفت تا در آنجا تعمیرات لازم برای سفر طولانی و خطرناک خود در دریاهای جنوبگان را انجام دهد. بنابراین من به جزایر فالکلند خواهم رفت و در آنجا، بدون تأخیر زیاد، سوار کشتی دیگری به مقصد آمریکا خواهم شد. مطمئن بودم که ناخدا لن‌گی از بردن من به آنجا امتناع نخواهد کرد.

سرجوخهٔ سابق با لحنی اعتراض‌آمیز گفت:

ــ در واقع، من هنوز رنگ موی سر و قیافه ناخدای شما را ندیده‌ام...

ــ آقای گلاس، فکر نمی‌کنم که او قصد آمدن به خشکی را داشته باشد.

ــ آیا مریض است؟

ــ تا آنجا که من می‌دانم نه، ولی برای شما چه اهمیتی دارد چون کارهای او را معاونش انجام می‌دهد...

ــ آره! چقدر هم کم حرف! گاه گاهی دو کلمه‌ای از دهانش خارج می‌شود! خوشبختانه، پول از کیسهٔ او آسان‌تر بیرون می‌آید تا حرف از دهانش!

ــ مهم همین است آقای گلاس.

ــ اسم شما چیست آقا؟

ــ آقای جئورلینگ، از نیوز ـ انگلند.

ــ خوب... حالا من اسم شما را می‌دانم ولی هنوز اسم ناخدای هالبران را نمی‌دانم.

ــ اسم او گی، لن گی است.

ــ انگلیسی؟

ــ بله، انگلیسی.

ــ حتماً می‌تواند برای ملاقات یک هموطن زحمتی به خود بدهد، آقای جئورلینگ!... ولی، یک لحظه صبر کنید... من قبلاً ارتباطی با ناخدایی به این نام داشته‌ام... گی... گی...

ــ ویلیام گی؟

ــ دقیقاً... ویلیام گی...

ــ که فرمانده کشتی جین بود؟

ــ جین، همین.

ــ یک کشتی دو دکلی انگلیسی که یازده سال پیش در تریستان داکونها توقف کرده بود؟

ــ یازده سال، آقای جئورلینگ. آن موقع تازه هفت سال بود که من در این جزیره مستقر شده بودم... ویلیام گی را همان طور که دیده بودم به‌خاطر می‌آورم... یک مرد شجاع و بسیار گشاده‌رو که من پوست فوک به او فروختم... یک جنتلمن به نظر می‌رسید... کمی مغرور ولی خوش‌خلق...

پرسیدم:

ــ کشتی جین چه؟

ــ هنوز می‌بینمش... درست همان جایی که هالبران لنگر انداخته است... در انتهای خلیج... یک کشتی زیبای ۱۸ تنی... با دماغه‌ای باریک... از بندر لیورپول ترخیص شده بود.

ــ بله، درست است... همه‌اش درست است!

ــ آیا جین به سفر دریایی خود ادامه داد آقای جئورلینگ؟

ــ نه، آقای گلاس.

ــ آیا نابود شد؟

ــ واقعه خیلی قطعی نیست... ولی اکثر سرنشینانش با آن ناپدید شده‌اند.

ــ به من می‌گویید که این بدبختی چگونه پیش آمده؟

ــ با کمال میل، آقای گلاس. جین، با حرکت از تریستان داکونها به‌سوی جزایر اورورواس (Auroras) و دیگر جزایر بادبان گشود. ویلیام گی امیدوار بود بر مبنای اطلاعاتی که داشت این جزایر را کشف کند.

ــ که این اطلاعات را از خود من گرفته بود. آیا جین این جزایر دیگر را کشف کرده است؟

ــ نه، نه بیش از جزایر اورورواس... با آنکه ویلیام گی چندین هفته در این مناطق مانده، با گماشتن دیده‌بانی در بالای دکل، دایم از شرق به غرب در حرکت بوده...

ــ پس این جزایر از دید او به دور مانده آقای جئورلینگ زیرا به گفتهٔ چندین شکارچی نهنگ، که نمی‌تواند دروغ باشد، این جزایر وجود دارد و حتی قرار بود نام مرا روی آنها بگذارند.

مؤدبانه گفتم:

ــ و این کار درستی بوده آقای گلاس!

حاکم با لحنی که عاری از خودنمایی و غرور نبود گفت:

ـ و اگر روزی موفق به کشف آنها نشوند واقعاً عصبانی کننده خواهد بود.
من ادامه دادم:
ـ آن وقت بود که ناخدا ویلیام گی خواست نقشه‌ای را که از مدت‌ها پیش آماده شده بود عملی کند. بعضی از مسافران کشتی نیز او را تشویق کردند.
گلاس فریاد زد:
ـ آرتور گوردن پیم و همراهش به نام دیرک پیترز... که هر دو به‌وسیلهٔ کشتی از آب گرفته شده بودند...
با اشتیاق پرسیدم:
ـ شما آنها را می‌شناختید، آقای گلاس؟
ـ البته که آنها را می‌شناختم آقای جئورلینگ!... آه! شخصیت عجیبی بود این آرتور پیم که همیشه تشنهٔ ماجراجویی بود... یک آمریکایی جور که می‌توانست به ماه برود!... آیا اتفاقاً به ماه نرفته؟
ـ نه، آقای گلاس، ولی ظاهراً در کشتی ویلیام گی از مدار قطبی گذشته، از یخکران جنوبگان عبور کرده است و کشتی آنها تا جایی پیش رفته که هیچ کشتی پیش از آن نرفته بوده...
گلاس فریاد زد:
ـ چه تاخت و تاز شکوهمندی!
ـ ولی متأسفانه کشتی جین هرگز از این سفر برنگشت...
ـ به این ترتیب آرتور پیم و دیرک پیترز لابد نابود شده‌اند؟ این دیرک پیترز نوعی سرخپوست دورگه بود که نیروی وحشتناکی داشت و می‌توانست با شش نفر مقابله کند.
ـ آرتور پیم و دیرک پیترز از فاجعه‌ای که اکثر سرنشینان جین در آن قربانی شده‌اند، جان به در برده‌اند. آنها حتی به آمریکا هم برگشته‌اند. چگونه؟ نمی‌دانم؟ آرتور پیم پس از بازگشتش مرده است ولی نمی‌دانم در چه

شرایطی. دربارهٔ دیرک پیترز می‌دانیم که مدتی ساکن ایلینویز بوده و بعد یک روز بی آنکه کسی را خبر کند رفته است و جای پایی از خود باقی نگذاشته است.

آقای گلاس پرسید:

ــ و ویلیام گی؟...

نقل کردم که چگونه جسد پاترسون، معاون جین، را روی یک یخپاره شناور پیدا کردیم و اضافه کردم که شواهد چنین نشان می‌دهد که ناخدای جین و پنج تن از همراهانش هنوز در جزیره‌ای از مناطق جنوبی، به فاصله‌ای کمتر از ۷ درجه از قطب زنده هستند.

ــ آره، آقای جئورلینگ! آیا ممکن است یک روز ویلیام گی و ملوانانش را نجات دهند؟ مردان نازنینی به نظر می‌رسیدند.

ــ این همان کاری است که کشتی هالبران، به محض اینکه از تعمیر در بیاید، قطعاً انجام خواهد داد زیرا لن‌گی ناخدای کشتی برادر ویلیام گی است...

آقای گلاس فریاد زد:

ــ امکان ندارد آقای جئورلینگ! با آنکه ناخدا لن‌گی را نمی‌شناسم ولی به جرأت می‌توانم بگویم که دو برادر ـ لااقل در شیوهٔ برخوردشان با فرماندار تریستان داکونها ـ شباهتی به هم ندارند!

دیدم که سرجوخهٔ سابق توپخانه از بی‌تفاوتی لن‌گی، که حتی دیداری از او نکرده، بسیار دلگیر است. چه فکر می‌کرد فرماندار این جزیرهٔ مستقل که حاکمیتش از دو جزیرهٔ مجاور «ایناکسه‌سیبل» و «نایتینگل» فراتر نمی‌رفت! ولی با این فکر که اجناسش را بیست و پنج درصد گرانتر از قیمت واقعی به او می‌فروخت خود را تسلی می‌داد.

قدر مسلم این بود که ناخدا لن‌گی هیچ وقت تصمیم به پیاده شدن نگرفت و فقط جیم وست و مردانش به خشکی می‌آمدند و با عجله کلوخهٔ معدنی قلع و

می را که بار کشتی بود مبادله می‌کردند و سپس آذوقه و آب به کشتی می‌بردند...

ناخدا لن‌گی در تمام مدت در کشتی می‌ماند و حتی روی عرشه ظاهر نمی‌شد و من از پنجرهٔ شیشه‌دار کابینش او را می‌دیدم که همیشه روی میز پر از نقشه و کتابش خم شده بود. این نقشه‌ها بی‌تردید مربوط به مناطق جنوبی بود و این کتاب‌ها سفرنامه‌های کسانی بود که پیش از کشتی جن به مناطق اسرارآمیز قطب جنوب رفته بودند.

روی این میز همچنین کتابی بود که صد بار خوانده و باز خوانده شده بود. گوشهٔ اکثر صفحات آن تاخورده بود و حاشیه‌هایشان پر از یادداشت‌هایی بود که بامداد نوشته شده بود... و روی جلد آن این کلمات چنان می‌درخشید که گویی با حروفی از آتش چاپ شده است: ماجراهای آرتور گوردن پیم.

۸

حرکت به سوی جزایر فالکلند

عصر روز هشتم سپتامبر، من از «عالی‌جناب فرماندار کل مجمع‌الجزایر تریستان داکونها» اجازهٔ مرخصی گرفتم. این، عنوان رسمی بود که آقای گلاس نازنین، سرجوخهٔ سابق توپخانهٔ بریتانیا، به خودش داده بود. فردا، پیش از طلوع خورشید، هالبران بادبان می‌گشود.

ناگفته پیداست که من از ناخدا لن‌گی اجازه گرفته بودم که تا جزایر فالکلند همچنان مسافر او باشم. این یک سفر دریایی دو هزار میلی بود که اگر هوا و دریا و باد مساعدت می‌کرد، همان‌گونه که تا اینجا کرده بود، پانزده روز طول می‌کشید. ناخدا لن‌گی از تقاضای من تعجب نکرد و حتی می‌توان گفت که

منتظرش بود. اما آنچه من از جانب خودم انتظار داشتم این بود که او دوباره مسأله آرتور پیم را پیش بکشد. از وقتی که پاترسون بدبخت در مورد کتاب ادگارپو حق را به جانب او داده بود، لن‌گی تظاهر می‌کرد که نمی‌خواهد دوباره در این باره حرف بزند. با وجود این، احتمالاً در زمان و وقت مناسب این کار را می‌کرد. وانگهی، این امر تأثیری در برنامهٔ آتی او نداشت و او مصمم بود هالبران را به مناطق دوری، که جین در آنجا نابود شده بود، هدایت کند.

پس از گردش به دور «هرالد ـ پوینت»، خانه‌های کوچک و معدود «آنسیدلونگ» در پشت «فالموت بای» از نظر ناپدید شدند. با حرکت به‌سوی جنوب غربی، وزش باد ملایمی از شرق به کشتی اجازه می‌داد که با بادبان‌های گشاده پیش برود.

در پیش از ظهر خلیج «الفانتن»، «هاردی راک»، «وست پوینت»، «کوتن بای» و دماغهٔ مرتفع «دالی» را متوالیاً پشت‌سر گذاشتیم ولی برای اینکه آتشفشان تریستان داکونها، با ارتفاع هشت هزار پایی، کاملاً از نظر دورشود یک‌روز تمام‌لازم‌بودوبالاخره‌سایه‌های شب‌قلهٔ‌برفی‌آن‌را پوشاند.

طی این هفته، کشتیرانی در شرایطی بسیار خوب انجام گرفت و اگر وضع بدین منوال باقی می‌ماند، پیش از پایان ماه سپتامبر ما نخستین بلندی‌های مجمع‌الجزایر فالکلند را از دور می‌دیدیم. این سفر دریایی بایستی ما را به سوی جنوب می‌برد و کشتی با عبور از مدار ۳۸ درجه تا ۵۵ درجهٔ عرض جغرافیایی پایین می‌رفت.

باری، چون ناخدا لن‌گی قصد دارد در اعماق جنوبگان به سیر و سیاحت بپردازد، فکر می‌کنم مفید و حتی ضروری است اقداماتی را که تاکنون برای دستیابی به قطب جنوب، یا دستکم به قارهٔ وسیعی که قطب جنوب مرکز آن است، به عمل آمده فهرست‌وار در اینجا ذکر کنم. خلاصه کردن این سفرها از آن نظر برایم آسان است که ناخدا لن‌گی کتاب‌هایی را در اختیارم گذاشته است

که در آنها این سفرها با شرح کامل جزییات نقل شده است. همچنین اثر کامل ادگارپو داستان‌های خارق‌العاده، که تحت تأثیر حوادث عجیبش بارها آن را با شور و شوق خوانده‌ام.

ناگفته پیداست که اگر آرتور پیم فکر کرده است که باید کشفیات مهم نخستین دریانوردان را روایت کند، طبیعتاً این کشفیات را تا سال ۱۸۲۸ دنبال کرده و از آن جلوتر نیامده است و من که دوازده سال پس از او می‌نویسم، باید کارهایی را که اسلاف آنها تا سفر فعلی هالبران در سال ۴۰-۱۸۳۹ انجام داده‌اند شرح دهم.

منطقه‌ای که به اصطلاح جغرافیایی می‌تواند در نامگذاری عمومی آنتارکتید[1] منظور شود، ظاهراً محدود به مدار ۶۰ درجهٔ جنوبی است.

در ۱۷۷۲ ناخدا کوک (Cook) راه حل و ناخدا فورنو (Furneaux) ماجرا، در مدار ۵۸ درجه به یخ‌هایی برخوردند که از شمال غربی به جنوب شرقی گسترده بودند. این دو دریانورد، با سرخوردن از لابه‌لای یک هزارتوی کپه‌های بزرگ یخ، که عاری از خطرات جدی نیز نبود، در نیمهٔ ماه دسامبر، به مدار ۶۴ درجه رسیدند، در ژانویه از مدار قطبی گذشتند و در مقابل تودهٔ عظیم یخ به ضخامت ۸ تا ۲۰ پا، در ۶۷ درجه و ۱۵ دقیقهٔ عرض جغرافیایی متوقف شدند که با چند دقیقه اختلاف مرز مدار قطبی بود (۶۶ درجه ۳۲ دقیقه و ۳ ثانیه).

سال بعد، در ماه نوامبر، ناخدا کوک دوباره راه قطب جنوب را در پیش

---

۱. Antarctide یا Antarctique قاره‌ای که تقریباً تمامی آن داخل مدار قطبی جنوب قرار دارد، حدوداً ۱۳ میلیون کیلومتر مربع مساحت دارد که تقریباً سراسر آن پوشیده از یک تودهٔ عظیم یخ است که ضخامت آن غالباً از ۲۰۰۰ متر تجاوز می‌کند. این منطقهٔ بسیار سرد (درجهٔ حرارت به ندرت از ۱۰- درجه بالاتر می‌رود) عاری از هر گونه نبات و حیوان زمینی است، غیر مسکون است و فقط ایستگاه‌های تحقیقات علمی در آنجا فعالیت دارند. (فرهنگ لاروس) ما این منطقه را جنوبگان می‌نامیم. م

گرفت و این بار با استفاده از یک جریان قوی آب بر مه و باد و توفان و سرمای بسیار شدید غلبه کرد و نیم درجه‌ای از مدار ۷۰ گذشت ولی بین ۷۱ درجه و ۱۰ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۱۰۶ درجه و ۵۴ دقیقهٔ طول غربی ناگهان متوجه شد که توده‌های عظیم یخ به ارتفاع ۲۵۰ تا ۳۰۰ پا به هم پیوسته‌اند و کوههای یخیِ غول‌آسایی راه عبور را بر آنها چنان بسته‌اند که غیرقابل نفوذ به نظر می‌رسد.

ناخدای شجاع انگلیسی نتوانست بیشتر از این در دریاهای جنوب پیش برود.

سی سال بعد، در ۱۸۰۳، هیأت اعزامی روسی مرکب از ناخدا کروسنسترن (Krusenstern) و لیزیانسکی (Lisiansky)، تحت فشار باد جنوب نتوانست از ۵۹ درجه و ۵۲ دقیقهٔ عرض جغرافیایی در ۷۰ درجه و ۱۵ دقیقه طول باختری فراتر برود با آنکه سفر در ماه مارس انجام می‌شد که هیچ یخی سد راه نبود.

در ۱۸۱۸، ویلیام اشمیت (W.Smith) و سپس بارنسفیلد (Barnesfield)، جزایر «شتلند جنوبی» را کشف کردند، بات‌ول (Botwell) در ۱۸۲۰ مجمع‌الجزایر «ارکنی جنوبی» را باز شناخت، پامر (Palmer) آمریکایی و دیگر شکارچیان فوک، سرزمین‌های تری‌نیته را کشف کردند ولی هیچ کدام جلوتر از آن نرفتند.

در ۱۸۱۹، کشتی‌های وستوک و میرنی، از نیروی دریایی روسیه، تحت فرمان کاپیتان بلینگز هاوزن (Bellingshausen) و ستوان لازارو (Lazarew)، پس از آشنا شدن با جزیرهٔ جورجیا و دور زدن جزیرهٔ ساندویچ، ششصد میل در جنوب، تا مدار ۷۰ درجه جلو رفتند. در اقدام دیگری در ۱۶۰ درجهٔ طول خاوری امکان نزدیک‌تر شدن به قطب جنوب را پیدا نکردند. با وجود این جزایر پطر اول و الکساندر اول را کشف کردند که احتمالاً به سرزمین‌های کشف شده توسط پامر آمریکایی می‌پیوندند.



کاپیتان کوک راه خود را کاملاً بسته دید...

در ۱۸۲۲ کاپیتان جیمز ودل (James Weddell)، از نیروی دریایی انگلیس، اگر روایتش مبالغه‌آمیز نباشد، در ۷۴ درجه و ۱۵ دقیقهٔ عرض جغرافیایی به دریایی بدون یخ رسید و همین باعث شد که او منکر وجود قارهٔ قطبی باشد. یادآور می‌شوم که مسیر این دریانورد همان مسیری است که شش سال پس از او، کشتی جین آرتور پیم دنبال کرده است.

در ۱۸۲۳، **بنجامین مورل** (Benjamin Morrell) آمریکایی، روی کشتی واش، در ماه مارس، به نخستین سفر دریایی پرداخت که او را در ۶۹ درجه و ۱۵ دقیقهٔ عرض جغرافیایی و سپس در ۷۰ درجه و ۱۴ دقیقهٔ عرض جغرافیایی به پهنهٔ یک دریای آزاد رساند که دمای هوای آن ۴۷ درجهٔ فارنهایت (۸ درجه و ۳۳ سانتی‌گراد بالای صفر) و دمای آب ۴۴ درجهٔ فارنهایت (۶ درجه و ۶۷ سانتی‌گراد بالای صفر) بود. مشاهداتی که آشکارا با مشاهدات سرنشینان کشتی جین در سواحل جزیرهٔ تسالال مطابقت می‌کند. ناخدا مورل مدعی بود که اگر آذوقه کم نداشت می‌توانست به قطب جنوب برسد و یا لااقل تا مدار ۸۵ درجه پیش برود. در ۱۸۲۹ و ۱۸۳۰، مأموریت دیگری با کشتی آنتارکتیک، او را در طول جغرافیایی ۱۱۶ درجه، بدون هیچ مانعی تا ۷۰ درجه و ۳۰ دقیقهٔ عرض جنوبی رساند و جزیرهٔ گروئنلند جنوبی را کشف کرد.

دقیقاً در زمانی که آرتور پیم و ویلیام گی بیش از پیشینیان خود به‌سوی جنوب پیشروی کرده بودند، **فاستر** (Foster) و **کندال** (Kendal) انگلیسی، که از سوی امیرالبحری انگلستان مأمور تعیین وضع کرهٔ زمین به‌وسیلهٔ نوسان آونگ در نقاط مختلف بودند، از ۶۴ درجه و ۴۵ دقیقهٔ عرض جنوبی تجاوز نکردند.

در ۱۸۳۰، **جان بیسکوئه** (John Biscoe)، فرماندهٔ کشتی‌های توبا و لیولی، متعلق به برادران اندربی (Enderby)، مأمور بود که ضمن شکار نهنگ و فوک، مناطق جنوبی را کشف کند. در ژانویهٔ ۱۸۳۱ او از مدار ۶۰ درجه گذشت، به ۶۸ درجه و ۵۱ دقیقهٔ عرض و ۱۰ درجهٔ طول خاوری رسید و در برابر یخ‌های غیرقابل عبور متوقف شد. در ۶۵ درجه و ۵۷ دقیقه عرض جغرافیایی و ۴۵ درجهٔ طول خاوری خشکی جالبی را کشف کرد که آن را اندربی نامید ولی نتوانست در آن پهلو بگیرد. در ۱۸۳۲ سفر دیگری به او امکان عبور از طول ۶۶ درجه و ۲۷ دقیقهٔ جنوبی را نداد. ولی جزیره‌ای را پیدا کرد که آن را

آدلایید نامید. این جزیره مجاوز زمینی مرتفع و ممتد بود که سرزمین گراهام نام داشت. مؤسسهٔ سلطنتی جغرافیایی لندن از این سفر اکتشافی نتیجه گرفت که بین ۴۷ و ۶۹ درجهٔ طول خاوری و مدارهای ۶۶ و ۶۷ درجهٔ جنوبی قارهٔ وسیعی وجود دارد. با این حال، آرتور پیم حق داشت اعلام کند که این نتیجه‌گیری منطقی نمی‌توانست باشد برای اینکه ودل از میان این خشکی ادعایی کشتیرانی کرده بود و کشتی جن این مسیر را تا آن سوی مدار ۷۴ درجه پیموده بود.

در ۱۸۳۵ ستوان انگلیسی کمپ (Kemp) جزایر کرگلن را ترک کرد و پس از مشاهدهٔ دورنمایی از خشکی در ۷۰ درجهٔ طول خاوری به ۶۶ درجهٔ عرض جنوبی رسید و ساحلی را که احتمالاً وصل به جزیرهٔ اندربی بود کشف کرد ولی بیشتر از آن به سوی جنوب پیش نراند.

بالاخره، در اوایل همین سال ۱۸۳۹، کاپیتان بالنی (Balleny) با کشتی الیزابت اسکات، در روز هفتم فوریه، از ۶۷ درجه و ۷ دقیقهٔ عرض جغرافیایی در ۱۰۴ درجه و ۲۵ دقیقهٔ طول باختری گذشت و گروه جزایری را کشف کرد که به اسم او شناخته شدند. سپس، در ماه مارس، در ۶۵ درجه و ۱۰ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۱۱۶ درجه و ۱۰ دقیقهٔ طول خاوری، جزیره‌ای را شناسایی کرد که آن را سابرینا نامگذاری نمود. این دریانورد، که یک صیاد سادهٔ نهنگ بود، اطلاعات روشنی به‌دست آورد که وجود یک قارهٔ قطبی را در این منطقهٔ جنوبی نوید می‌داد.

بالاخره، همان طوری که در آغاز این روایت خاطرنشان کرده‌ام، زمانی که هالبران به فکر اقدامی بود که باید آن را از همهٔ کشتیرانان سال‌های ۱۷۷۲ تا ۱۸۳۹ جلوتر و دورتر می‌برد، چارلز ویلکز از نیروی دریایی ایالات متحده، فرماندهٔ یک گروه کشتی به اسامی وینسنس (Vincennes)، پیکوک (Peacook)، پورپویز (Porpoise) و فلی‌یینگ‌فیش (Flying-Fish)، می‌کوشید

از طول خاوری ۱۰۳ درجه راه خود را به سوی قطب جنوب بگشاید. خلاصه، در این زمان، پنج میلیون میل مربع از جنوبگان هنوز کشف نشده بود.

چنین بود تلاش‌هایی که پیش از کشتی هالبران به فرماندهی ناخدا لن‌گی در دریاهای جنوب به عمل آمده بود. ولی جسورترین این کاشفان، یا موفق‌ترین آنها، از مدار ۷۴ درجه نگذشته بود (کمپ مدار ٦٦، بالنی مدار ٦٧، بیسکوثه مدار ٦٨، بلینگزهاوزن و مورل ۷۰، کوک ۷۱ و ودل ۷۴ درجه)... و ما باید در آن سوی مدار ۸۳ درجه یعنی نزدیک پانصد و پنجاه میل دورتر، به نجات بازماندگان احتمالی کشتی جین می‌شتافتیم...

باید اعتراف کنم که پس از برخورد با یخپارهٔ پاترسون، با آنکه آدمی عملگرا بودم و بسیار کم دچار خیال‌پردازی می‌شدم، به طور عجیبی احساس هیجان‌زدگی می‌کردم و نوعی عصبیت غیرعادی آرامش را از من گرفته بود. چهره‌های آرتور پیم و همراهان رها شده‌اش در وسط یخ‌های جنوبگان ذهن و روحم را تسخیر کرده بودند و میل به مشارکت در برنامهٔ نجاتی که ناخدا لن‌گی طرح کرده بود، در قلبم رسوخ کرده بود و پیوسته به آن می‌اندیشیدم. در واقع، هیچ چیز مرا به آمریکا فرانمی‌خواند و غیبت من اگر شش ماه و یا یک سال هم تمدید می‌شد اهمیتی نداشت. البته هنوز جلب موافقت فرمانده کشتی هالبران باقی بود. ولی او برای چه باید از نگهداشتن من به عنوان مسافر در کشتی خود امتناع ورزد؟ آیا برایش رضایت‌بخش نبود که: عملاً به‌من نشان دهد که حق‌با او بوده؟ مرا به محل فاجعه‌ای ببرد که آن را افسانه تلقی کرده بودم؟ تخته‌پاره‌های کشتی شکستهٔ جین را در تسالال نشانم بدهد؟ مرا در ساحل این جزیره پیاده کند که منکر وجود آن شده بودم؟ مرا با برادرش ویلیام گی روبه‌رو کند؟ و بالاخره مرا در برابر حقیقت قرار دهد؟ آیا همهٔ اینها برایش رضایت‌بخش نبود؟...

با همهٔ اینها، صبر می‌کردم و منتظر فرصت مناسبی برای مذاکره با ناخدا

لن‌گی بودم. بعلاوه، جای عجله هم نبود. پس از هوای مطلوبی که در ده روز اول حرکت از تریستان داکونها داشتیم، ۲۴ ساعت هوا بسیار آرام بود و سپس باد شمال به سوی جنوب شتاب گرفت. هالبران مجبور شد بادبان‌هایش را بخواباند زیرا باد سختی می‌وزید. حالا دیگر ممکن نبود، مثل روزهای گذشته، از یک طلوع خورشید تا طلوع دیگر، صد میل دریایی بپیمایم. بنابراین، طول سفر ما احتمالاً دوبرابر می‌شد. تازه اگر به یکی از آن توفان‌ها برنمی‌خوردیم که مجبور بشویم برای مقابله با باد رو به رو یا فرار از باد عقب، دکل را بخوابانیم.

خوشبختانه، کشتی به طرزی تحسین‌انگیز در حرکت بود. با آن دکل‌های محکمی که داشت، حتی وقتی همهٔ بادبان‌هایش را می‌گشود، جای نگرانی نبود. بعلاوه، ناخدا دوم، این کشتیران درجهٔ اول، با جرأت و جسارتی که داشت، هر بار که شدت باد خطری برای کشتی ایجاد می‌کرد فوراً بادبان‌ها را پایین می‌آورد و احتمال هر گونه بی‌احتیاطی و بی‌مهارتی از سوی جیم وست مطلقاً وجود نداشت.

از ۲۲ سپتامبر تا سوم اکتبر، در مدت ۱۲ روز، راه کمی را طی کردیم. انحراف به سمت ساحل آمریکا چنان محسوس بود که اگر جریان زیر آبی کشتی را در برابر باد نگاه نمی‌داشت، ما احتمالاً سر از خشکی‌های پاتاگونی درمی‌آوردیم.

طی این دورهٔ بدی هوا، من بیهوده دنبال فرصتی می‌گشتم تا تک به تک گفتگویی با ناخدا لن‌گی داشته باشم.

خارج از ساعات غذا، او در کابین خود می‌ماند و مثل همیشه هدایت کشتی را به دست معاونش می‌سپرد. باید اضافه کنم که جیم وست از همکاری تحسین‌انگیز کارکنان کشتی که بوسمن در رأس آنها بود، برخوردار بود. مشکل بتوان دوازده مرد ماهرتر، شجاع‌تر و مصمم‌تر از آنها پیدا کرد.

در بامداد روز چهارم اکتبر، وضع آسمان و دریا به طور محسوسی بهتر شد. باد آرام گرفت، امواج بزرگ کم کم خوابیدند و روز بعد، باد از شمال غرب شروع به وزیدن کرد.

تغییری از این بهتر قابل تصور نبود. کشتی دوباره بادبان‌ها را برافراشت. اگر وضع به همین خوبی پیش می‌رفت در کمتر از ۱۲ روز، دیده‌بان نخستین بلندی‌های جزایر فالکلند را می‌دید.

از ۵ تا ۱۰ اکتبر، باد شمال با استمرار و نظم یک باد استوایی می‌وزید به‌طوری که کوچک‌ترین نیازی به تغییر جهت بادبان‌ها پیدا نشد.

فرصتی که برای مذاکره با ناخدا لن‌گی می‌جستم، در بعدازظهر روز یازدهم به‌دست آمد. و خود او بود که در شرایطی که می‌خواهم شرح دهم این فرصت را برایم فراهم آورد.

من در بادگیر اتاق خدمه، کنار راهروی جانبی نشسته بودم. ناخدا لن‌گی از کابین خود بیرون آمد، نگاه‌هایی به سمت عقب کشتی انداخت و نزدیک من نشست.

مسلماً مایل بود با من حرف بزند و بالطبع از موضوعی که او را به کلی مجذوب خود کرده بود. بنابراین با صدایی بلندتر از معمول خود شروع به صحبت کرد:

ـ آقای جئورلینگ، از وقتی که از تریستان داکونها حرکت کرده‌ایم هنوز فرصت نکرده‌ام صحبتی با شما داشته باشم...

با حفظ خونسردی خود گفتم:

ـ برایم جای تأسف بود ناخدا...

ـ خواهش می‌کنم مرا ببخشید... از بس که اشتغالات ذهنی آزارم می‌دهد... طرح یک سفر دریایی سنگین که نباید چیزی را پیش‌بینی نشده بگذارم... لطفاً به دل نگیرید!

ــ البته که نه... باور کنید.

ــ متشکرم آقای جئورلینگ. اکنون که شما را شناخته‌ام و توانسته‌ام به ارزش شما پی ببرم، به خودم تبریک می‌گویم که شما را تا رسیدن به جزایر فالکلند همراه خود داشته‌ام...

ــ کاپیتان، از لطفی که در حق من داشته‌اید صمیمانه سپاسگزارم. همین لطف شما به من جرأت می‌دهد که...

به نظرم رسید که لحظهٔ مناسب برای طرح پیشنهادم فرارسیده است ولی ناخدا سخنم را برید و گفت:

ــ خوب آقای جئورلینگ، اکنون واقعیت سفر کشتی جین برای شما ثابت شده و یا هنوز هم کتاب ادگارپو را یک اثر تخیلی ناب تلقی می‌کنید؟

ــ دیگر نه، ناخدا.

ــ پس دیگر تردید ندارید که آرتور پیم و دیرک پیترز وجود داشته‌اند و برادر من ویلیام‌گی و پنج‌تن ازهمراهانش ممکن‌است هنوز زنده باشند...

ــ البته. و تنها آرزویم این است که خداوند شما را موفق بدارد و سلامت بازماندگان کشتی جین را حفظ کند.

ــ من همهٔ قدرت خود را در این راه به کار خواهم برد و با کمک خدای بزرگ موفق خواهم شد.

ــ آرزوی‌من‌هم‌همین است و به‌آن‌اطمینان‌دارم... اگرشمارضایت بدهید...

ــ آیا شما فرصت کردید دربارهٔ این ماجرا با گلاس، سرجوخهٔ سابق انگلیسی که خود را فرماندار تریستان داکونها می‌داند، صحبت بکنید؟

ــ بله، و آنچه او به من گفت در تبدیل شک من به یقین بی‌تأثیر نبود...

ــ آه! پس او هم تأیید کرده؟

ــ بله... او کاملاً به خاطر دارد که کشتی جین را به هنگام توقف در اینجا دیده است... یازده سال پیش...

ــ جین... برادر من؟

ــ من از او شنیدم که شخصاً ناخدا ویلیام گی را می‌شناخته است...

ــ و با جین معامله کرده است؟

ــ بله، همین طور که با هالبران معامله کرده است...

ــ جین در این خلیج لنگر انداخته بوده؟

ــ در همان محل که کشتی شما، ناخدا.

ــ و... آرتور پیم... دیرک پیترز؟

ــ با آنها روابطی داشته است.

ــ از آنها پرسیده که چه اتفاقی برایشان افتاده؟

ــ بی‌تردید. خبر مرگ آرتور پیم را من به او دادم. او آرتور پیم را آدم شجاع و جسوری می‌دانست که می‌توانست به دیوانه‌وارترین ماجراجویی‌ها دست بزند.

ــ بگویید: یک دیوانه، یک دیوانهٔ خطرناک آقای جئورلینگ. برادر بدبخت مرا او به این سفر شوم واداشته است...

ــ طبق یادداشت‌هایش، همین‌طور بوده که می‌گویید.

سپس افزودم:

ــ این آقای گلاس، معاون جین، پاترسون را هم می‌شناخته...

ــ او یک دریانورد عالی بود، یک قلب گرم و بسیار شجاع... پاترسون دوستان زیادی داشت... او روحاً و جسماً سرسپردهٔ برادرم بود.

ــ مثل جیم وست که سرسپردهٔ شماست ناخدا.

ــ آره! چرا باید ما این پاترسون بدبخت را مرده روی این یخپاره پیدا کنیم...

ــ پیدا شدن او برای جستجوی آتی شما مفید بود.

ــ بله، آقای جئورلینگ. آیا این گلاس می‌دانست که بازماندگان کشتی غرق شدهٔ جین فعلاً کجا هستند؟



پیدا شدن او برای جستجوی آتی شما مفید بود...

ـ نه، من خبرش را به او دادم و از تصمیم شما برای رفتن برای نجات آنها نیز با وی حرف زدم.

ناخدا لن‌گی با تغییر جریان مکالمه گفت:

ـ می‌خواستم از شما بپرسم که آیا فکر می‌کنید همهٔ آنچه در روزنامهٔ آرتور پیم بوده و ادگار پو آن را منتشر کرده، درست باشد؟

ــ فکر می‌کنم بعضی جاها را باید با احتیاط پذیرفت. با توجهٔ به شخصیت عجیب قهرمان این ماجراها، دستکم در مورد بعضی پدیده‌های عجیب سواحل جزیرهٔ تسالال جای تردید هست. در مورد ویلیام گی و بسیاری از همراهانش می‌بینید که آرتور پیم با تأیید اینکه آنها در زلزلهٔ تپه کلوک ـ کلوک نابوده شده‌اند کاملاً اشتباه کرده است...

ــ آه، نه آقای جئورلینگ، او تأیید نمی‌کند بلکه فقط می‌گوید: هنگامی که دیرک پیترز و او به روزنه‌ای رسیدند که از آن توانستند دشت اطراف را مشاهده کنند، راز زمین لرزهٔ مصنوعی برایشان آشکار شد. چون دیوارهٔ تپه در عمق سیل فرو رفته بوده، سرنوشت برادرم و بیست و هشت همراهش را سایه‌ای از تردید در ذهن آن دو پوشانده است. به‌همین دلیل خواننده خیال می‌کند که آرتور پیم و دیرک پیترز تنها سفیدپوستانی بودند که در جزیرهٔ تسالال باقی مانده‌اند... روزنامهٔ آرتور پیم هم همین را می‌گوید نه بیشتر... این یک فرضیه است... فرضیه‌ای قابل قبول... یک فرضیهٔ ساده.

ــ می‌فهمم ناخدا.

ــ ولی اکنون ما با داشتن دفترچهٔ پاترسون، اطمینان داریم که برادر من و پنج همراهش از انفجاری که بومیان به راه انداخته‌اند جان سالم به در برده‌اند.

ــ این دیگر مسلم است ناخدا. در مورد بازماندگان کشتی غرق شدهٔ جین، یادداشت‌های پاترسون چیزی نمی‌گوید. آیا آنها را بومیان گرفته‌اند و اکنون زندانی هستند و یا آزادند؟... همچنین در مورد شرایطی که باعث شده پاترسون از دیگران دور شود...

ــ اینها را خواهیم دانست آقای جئورلینگ... مهم این است که ما مطمئن هستیم برادر من و شش تن از ملوانانش، تا چهار ماه پیش، در بخشی از جزیرهٔ تسالال زنده بوده‌اند. این دیگر یک رمان به امضای ادگارپو نیست بلکه روایتی واقعی به امضای پاترسون است...

در اینجا بود که گفتم:

ــ ناخدا می‌خواهید که تا پایان سفر کشتی هالبران در دریاهای جنوبگان، من هم همراه شما باشم؟

ناخدا لن‌گی با نگاهی نافذ مرا نگریست. به نظرم آمد که از پیشنهاد من نه تنها تعجب نکرد بلکه شاید منتظر آن هم بود. و فقط یک کلمه بر زبانش جاری شد:

ــ باکمال میل!

۹
آماده‌سازی هالبران

مستطیلی ترسیم کنید به طول ۶۵ فرسنگ از شرق به غرب و عرض ۴۰ فرسنگ از شمال به‌جنوب و درآن دوجزیرهٔ بزرگ‌و حدود یک صد جزیرهٔ کوچک قرار دهید بین ۶۰ درجه و ۱۰ دقیقه و ۶۴ درجه و ۳۶ دقیقه طول باختری و ۵۱ و ۵۲ درجه و ۴۵ دقیقه عرض جنوبی: شما گروه جغرافیایی موسوم به جزایر فالکلند یا مالوین را پیش‌رو دارید که در سیصد میلی تنگه ماژلان قرار گرفته و پیشقراول دو اقیانوس بزرگ اطلس و آرام است.

در ۱۵۹۲ جان دیویس (John Davis) این مجمع‌الجزایر را کشف کرد و دزد دریایی هاوکینز (Hawkins) در ۱۵۹۳ آنجا را دید و استرانگ (Strong) در ۱۶۸۹ آن را نامگذاری کرد. اینها همه انگلیسی بودند.

حدود یک قرن بعد، فرانسویانی که از مقرشان در کانادا بیرون رانده شده بودند، کوشیدند در این مجمع‌الجزایر یک کلنی برای تأمین آذوقهٔ کشتی‌های اقیانوس آرام تأسیس کنند.

چون اکثر آنها از دزدان دریایی سن‌مالو بودند، این جزایر را مالوین نامیدند و مجمع‌الجزایر هر دو نام را پذیرا شد. هموطن آنها بوگنویل (Bougainville) نخستین ساکنان کلنی را در ۱۷۶۳ در آنجا مستقر کرد که شامل ۲۷ نفر بودند و پنج تن از آنها زن بودند. ده ماه بعد، تعداد اهالی کلنی از ۱۵۰ نفر تجاوز کرد.

این پیشرفت باعث تحریک طمع مدعیان بریتانیایی شد. امیرالبحری انگلیس کشتی‌های جنگی تامار و دوفین را تحت فرماندهی بایرون (Byron) اعزام کرد. در ۱۷۶۶، در پایان نبردی در تنگه ماژلان، انگلیسی‌ها از فالکلند صرف‌نظر و به شناسایی جزیرهٔ پورت ـ اگمونت در غرب بسنده کردند و سفر خود را به سوی دریاهای جنوب ادامه دادند.

کلنی فرانسوی اقبالی برای موفقیت نداشت. اسپانیایی‌ها حق مالکیتی را که قبلاً کلیسا به آنها داده بود پیش کشیدند و لویی ۱۵ با دریافت خسارت نقدی، این حقوق را به رسمیت شناخت و بوگنویل در ۱۷۶۷ جزایر فالکلند را به نمایندگان پادشاه اسپانیا واگذار کرد.

همه این مبادلات و این دست به دست گشتن‌ها به یک نتیجه اجتناب‌ناپذیر رسید و آن اینکه اسپانیایی‌ها را انگلیسی‌ها از این مجمع‌الجزایر بیرون راندند و از سال ۱۸۳۳، این انحصارگران عجیب ارباب جزایر فالکلند شدند.

باری، وقتی کشتی ما در تاریخ ۱۶ اکتبر در پورت ـ اگمونت پهلو گرفت، شش سال بود که مجمع‌الجزایر جزو تصرفات بریتانیایی اقیانوس اطلس جنوبی محسوب می‌شد.

دو جزیرهٔ بزرگ، برحسب موقعیتی که نسبت به هم داشتند، فالکلند شرقی یا سولداد (Soledad) و فالکلند غربی نامیده می‌شدند و پورت ـ اگمونت در شمال فالکلند غربی قرار داشت.

هنگامی که هالبران در ته بندر لنگر انداخت، ناخدا لن‌گی ۱۲ ساعت به

کارکنانش مرخصی داد. از روز بعد، کار تعمیرات، با بازبینی دقیق سراسر کشتی، به قصد آماده‌سازی برای یک دریانوردی طولانی در میان دریاهای جنوبگان آغاز می‌شد.

ناخدا لن‌گی خود نیز به خشکی رفت تا با فرماندار مجمع‌الجزایر ـ که از سوی ملکهٔ انگلیس منصوب می‌شد ـ در مورد تأمین آذوقه فراوان برای کشتی مذاکره کند. ناخدا می‌دانست که نباید در هزینه کوتاهی کند زیرا صرفه‌جویی در هزینه ممکن بود سفری چنین مشکل را با عدم موفقیت مواجه سازد. من، که آماده بودم از کیسه‌ام به این سفر کمک کنم، این مسأله را به گوش ناخدا رساندم. من پیش خود حساب کرده بودم که سهمی در هزینه‌های این مسافرت داشته باشم.

در واقع، من اکنون فریفته شده بودم. فریفته عظمت پیش‌بینی نشده و تداوم عجیب همهٔ این وقایع... گویی که قهرمان رمان قلمروآرنهایم (Domaine d'Arnheim) بوده‌ام «که سفر به دریاهای جنوب باب طبع هر کسی است که انزوای کامل، تنهایی مطلق و مشکلات ورود به آنها و خروج از آنها، برایش افسون‌ترین افسون‌ها باشد!» با خواندن این آثار تخیلی ادگارپو، ببینید به کجا رسیده بودم!... وانگهی، موضوع کمک رساندن به انسان‌های بدبخت در میان بود و من خوشحال می‌شدم که شخصاً به نجات آنها یاری می‌کردم...

با آنکه ناخدا لن‌گی پیاده شد ولی جیم وست طبق عادت کشتی را ترک نکرد. در حالی که کارکنان کشتی استراحت می‌کردند، معاون ناخدا به خودش استراحت نداد و تا شب به بازرسی انبار کشتی مشغول بود.

من قصد داشتم روز دوم ازکشتی پیاده شوم، چون در تمام مدت توقف کشتی در بندر، فرصت داشتم که دور و بر بندر پورت ـ اگمونت راکشف کنم و به تحقیقات مربوط به معدن‌شناسی و زمین‌شناسی جزیره بپردازم.

بنابراین برای هارلیگرلی پرحرف فرصت خوبی برای باز کردن سر

صحبت با من بود و طبعاً این فرصت را از دست نداد و با نزدیک شدن به من گفت:

ــ آقای جئورلینگ صادقانه‌ترین و صمیمانه‌ترین تبریکات مرا بپذیرید.

ــ به چه مناسبت بوسمن؟

ــ به مناسبتی که من تازه شنیده‌ام یعنی اینکه قرار است تا انتهای دریاهای جنوبگان همراه ما باشید...

ــ آه! تصوّر می‌کنم‌نه‌این‌قدر‌دور... قطعاً از مدار ۸۴ درجه‌نخواهیم‌گذشت...

بوسمن جواب داد:

ــ از کجا می‌دانید! در هر حال هالبران به درجاتی از عرض جغرافیایی دست خواهد یافت که تاکنون هیچ دریانوردی جرأت رفتن تا آنجا را پیدا نکرده است.

ــ خواهیم دید!

ــ این موضوع شما را نمی‌ترساند؟

ــ به هیچ وجه!

ــ ما را هم همین طور! هه! هه! می‌بینید که ناخدای ما اگر اهل صحبت نیست در عوض خوبی‌های زیادی دارد... فقط باید بدانی چگونه دلش را به‌دست بیاوری!... با آنکه ابتدا رد می‌کرد، شما را تا تریستان داکونها آورد، حالا هم موافقت کرده است که تا قطب همراه ما باشید...

ــ مسأله قطب در بین نیست بوسمن!

ــ خیلی خوب! بالاخره یک روز به آنجا هم خواهیم رسید!...

ــ برای من این امر چندان جالب نیست و من جاه‌طلبی فتح قطب را ندارم!... در هر حال ما فقط به جزیرهٔ تسالال می‌رویم.

ــ به جزیرهٔ تسالال... قبول! در هر صورت، متوجه هستید که ناخدای ما در حق شما بسیار خوش خلقی نشان داده است.

ــ و من ازش بسیار سپاسگزارم.

و فوراً اضافه کردم:

ــ و از شما، برای اینکه در اثر نفوذ شما بود که من توانستم در این سفر شرکت کنم...

ــ و هنوز هم به آن ادامه می‌دهید...

ــ تردید ندارم بوسمن!

احتمال داشت هارلیگرلی ـ که آدم ساده و نازنینی بود ـ متوجه نقطه طنزی در پاسخ من شده باشد ولی چیزی بروز نداد و به نقش حمایت‌گر خود در قبال من ادامه داد. صحبت با او برایم قابل استفاده بود زیرا او جزایر فالکلند را مثل همه جزایر جنوب اقیانوس اطلس به خوبی می‌شناخت چون از سال‌ها پیش به آنجا رفت و آمد داشت.

نتیجه این که وقتی روز بعد قایق مرا به ساحل می‌برد به اندازهٔ کافی اطلاعات گردآورده بودم و آمادگی داشتم.

قایقی که مرا به خشکی منتقل می‌کرد در کناره‌ای پهلو گرفت که فرش پهنی از علف در آن گسترده بود که گویی برای کم کردن ضربه قایق در آنجا پهن شده بود.

در آن زمان از جزایر فالکلند مثل سال‌های بعد استفاده نمی‌شد. مدت‌ها پس از آن بود که در فالکلند شرقی یا سولداد بندر استانلی (Stanley) راکشف کردند که چون از همهٔ میدان‌های قطب‌نما در پناه بود، می‌توانست کشتی‌های جنگی بریتانیا را در خود جای دهد. هالبران در بندر پورت ـ اگمونت، در شمال فالکلند (یا فالکلند غربی) لنگر انداخته بود. منطقه‌ای که به طور عجیبی شبیه نروژ بود چنانکه اگر مرا چشم بسته به این سرزمین می‌آوردند در تشخیص آن از نروژ تردید می‌کردم.

به یقین، در برابر این سواحل پر از خلیج‌های کوچک عمیق، کوه‌هایی با

دامنه‌های پرشیب و شیب‌های کنار دریا که در آن تخته سنگ‌های خاکستری روی هم چیده شده‌اند، تردید در تشخیص این دو کشور از همدیگر جایز است. جز این آب و هوای دریایی که از گرما و سرمای شدید معاف است، چیز مشترک دیگری در دو کشور نیست؟ چرا! باران به همان وفور و به همان شدت از آسمان اسکاندیناوی فرومی‌ریزد که از آسمان ماژلانی. همچنین مه غلیظ در بهار و پاییز و بادهای شدید، با چنان شدتی که سبزی‌های باغ سبزیجات را از ریشه درمی‌آورد... در هر دو سرزمین یکسان است.

ولی حقیقت این است که چند گردش برایم کافی بود تا بپذیرم که خط استوا همچنان مرا از مناطق اروپای شمالی جدا کرده است.

روی آب‌های عمیق تنگه فالکلند که دو جزیرهٔ اصلی را از هم جدا می‌کند، گیاهان خارق‌العاده دریایی گسترده است که حباب‌های کوچک پر از هوا روی آنها قرار گرفته‌اند و منحصراً به نباتات فالکلندی تعلق دارند.

همچنین می‌دانیم که خلیج‌های این مجمع‌الجزایر که نوع نهنگ در آن کمیاب شده، محل تردد پستانداران دریایی دیگری با اندازه‌های عظیم بوده‌اند مثل فوک‌های اقیانوس کبیر با پشمی شبیه بز به طول ۲۵ پا و به‌صورت گروهی، فیل‌ها، گرگ‌ها یا شیرهای دریایی با اندازه‌های بزرگ. فریادهایی که این دوزیستان مخصوصاً ماده‌ها و کرّه‌های آنها می‌کشیدند قابل تصور نیست. آدم خیال می‌کرد گله‌هایی از گاو نر در این سواحل نعره می‌کشند. گرفتن و کشتن این حیوانات هیچ مشکل یا خطری نداشت. شکارچیان آنها را وقتی که روی شن‌های ساحل کز کرده بودند با یک ضربه چماق می‌کشتند.

این هم از خصوصیاتی بود که فالکلند را از اسکاندیناوی متفاوت می‌کرد به اضافه تعداد بی‌شمار پرندگانی که در نزدیکی من آب‌تنی می‌کردند مثل هوبره‌ها، مرغ‌های ماهیخوار، مرغ‌های دریایی، قو با سر سیاه و پنگوئن‌هایی که سالانه چندین هزار از آنها را می‌کشتند.

و یک روز، فضا پر از عرعرهایی بود که گوش را کر می‌کرد به طوری که از دریانورد پیری که از اهالی پورت ـ اگمونت بود، پرسیدم:

ــ آیا در این حوالی الاغ وجود دارد؟

جواب داد:

ــ مسیو، این صداهایی که می‌شنوید عرعر الاغ‌ها نیست بلکه فریاد پنگوئن‌هاست!

ــ باشد. ولی خرها خودشان هم از شنیدن سر و صدای این پرندگان ابله دچار اشتباه می‌شوند!

طی روزهای ۱۷، ۱۸ و ۱۹ اکتبر، جیم وست به آزمایش خیلی دقیق بدنهٔ کشتی پرداخت و مشاهده کرد که هیچ عیب و نقصی ندارد. چوب‌های زیر کشتی برای شکستن یخ‌های تازهٔ کنارهٔ یخپاره‌های شناور استحکام کافی داشتند. چوب‌های عرضی را تعمیرات اساسی کردند تا حرکت سکان را تضمین کنند که در اثر ضربه‌های امواج از جا درنرود. کشتی چون به چپ و راست متمایل می‌شد، شکاف‌ها به دقت درزگیری و قطران اندود شدند. هالبران نیز مثل اغلب کشتی‌های مخصوص کشتیرانی در آب‌های سرد پوشش مسی نداشت در حالی که این پوشش در برخورد با یخ‌های شناور، که قسمت تحتانی کشتی را می‌ساید و صدمه می‌زند، بسیار مهم و مفید است. تعدادی از لولاهای چوب بلوطی را که قسمت‌های مختلف کشتی را به هم وصل می‌کردند عوض کردند و زیرنظر هاردی، مسئول تعمیرات و نگهداری بدنهٔ کشتی، پتک‌ها با آوایی خوش‌آیند و نویدبخش به صدا درآمدند.

در بعدازظهر روز بیستم، به همراهی آن دریانورد پیر، که قبلاً اشاره‌ای به او داشتم، گردش خود را در غرب خلیج ادامه دادم. این جزیره فالکلند غربی از لحاظ وسعت از همسایه خود سولداد پیشی می‌گیرد و دارای بندر دیگری

در منتهی‌الیه نوک جنوبی جزیره است که به خاطر دور بودن از رفتن به آنجا چشم پوشیدم.

من حتی به تخمین نمی‌توانم جمعیت این مجمع‌الجزایر را برآورد کنم. شاید در آن زمان بیش از دویست تا سیصد نفر نبودند که اکثراً انگلیسی بودند و چند سرخپوست، پرتقالی، اسپانیایی، آرژانتینی و غیره نیز بین آنها وجود داشت. از سوی دیگر هزاران رأس گاو و گوسفند و دیگر حیوانات اهلی در این سرزمین پراکنده بود. بیش از پانصد هزار گوسفند سالانه معادل بیش از چهارصد هزار دلار پشم تولید می‌کرد. همچنین در این جزایر گاوهایی پرورش می‌دادند که ظاهراً قدشان بزرگتر بود در حالی که دیگر چهارپایان مثل اسب، خوک و خرگوش نسبت به همنوعان خود در دیگر قاره‌ها کوچک‌تر بودند و همه‌شان هم به حالت وحشی زندگی می‌کردند. سگ ـ روباه، گونه مخصوص دنیای وحش فالکلند و تنها حیوان کیسه‌دار این سرزمین است.

بی‌دلیل نیست که این جزایر را «مزرعهٔ حیوانات» نامیده‌اند زیرا مراتع آن بهترین علف‌ها را با چنان وفوری در اختیار چهارپایان قرار می‌دهد که حتی استرالیا نیز با همه شهرتش چنین غنی و چنین دست و دلباز نیست.

بنابراین فالکلند برای تأمین آذوقه کشتی‌ها منطقهٔ بی‌مثالی است. این جزایر قطعاً برای کشتیرانان، چه آنهایی که به سوی تنگه ماژلان می‌روند و چه آنهایی که برای شکار به مجاورت زمین‌های قطبی رو می‌آورند، اهمیتی واقعی دارند.

با پایان یافتن تعمیرات بدنهٔ کشتی، جیم وست، به کمک مسئول بادبان‌ها، مارتین هالت، به بازبینی و تعمیرات دکل‌ها، قرقره‌ها، طناب‌ها و بادبان‌ها پرداخت. هالت در این امور خبره بود.

روز ۲۱ اکتبر، ناخدا لن‌گی به من گفت:



شکاف‌های کشتی به دقت درزگیری و قطران‌اندود شد...

ــ آقای جئورلینگ، می‌بینید، برای تأمین موفقیت سفر ما هیچ چیزی نادیده گرفته نشده است. هر آنچه باید پیش‌بینی می‌شد پیش‌بینی شده است. اگر بنا باشد هالبران در فاجعه‌ای نابود شود، تنها به آن دلیل خواهد بود که هیچ انسانی نمی‌تواند با ارادهٔ خداوند مقابله کند.

جواب دادم:

ـ من بسیار امیدوارم ناخدا. کشتی شما و کارکنانش شایستهٔ همه گونه اعتماد هستند.

ـ شما حق دارید. ما برای نفوذ در لابلای یخ‌ها در شرایط بسیار خوبی خواهیم بود. من نمی‌دانم بخار چه امتیازی خواهد داشت ولی شک دارم کشتی‌هایی با چرخ‌های مزاحم و شکننده، بتوانند در یک سفر جنوبی ارزش کشتی‌های بادبانی را داشته باشند... وانگهی، آنها همیشه مسأله تأمین ذغال سنگ را خواهند داشت... نه! عاقلانه‌تر این است که آدم سوار کشتی باشد که با استفاده از باد، که در $\frac{۳}{۵}$ درجه قطب‌نما قابل استفاده است، بر خود مسلط است...

ـ من هم با شما هم‌عقیده‌ام ناخدا. از نظر دریانوردی، هرگز کشتی بهتری نخواهیم یافت... ولی در صورت طولانی شدن سفر ممکن است مواد غذایی...

ـ ما برای دو سال آذوقه با خود می‌بریم، آن هم با بهترین کیفیت. پورت - اگمونت توانست آنچه لازم داشتیم برای ما فراهم کند.

ـ سؤال دیگری، اگر اجازه بدهید...

ـ چه سؤالی؟...

ـ آیا در کشتی به خدمهٔ بیشتری نیاز نخواهد بود؟ اگر چه برای حرکت دادن کشتی تعداد خدمه کافی است ولی شاید در مناطقی از جنوبگان، حمله یا دفاعی ضرورت پیدا کند... فراموش نکنیم که طبق روایت آرتور پیم، بومیان جزیرهٔ تسالال هزاران نفر بوده‌اند... و اگر برادر شما ویلیام گی و همراهانش زندانی باشند...

ـ امیدوارم که توپخانهٔ ما بهتر از توپخانهٔ کشتی جین بتواند از هالبران حمایت کند. راستش را بخواهید، می‌دانم که کارکنان فعلی برای سفری این چنین کافی نخواهند بود. بنابراین به فکر استخدام ملوانان اضافی هستم...

ـ آیا مشکل خواهد بود؟

ـ بله و نه. چون فرماندار قول داده است که برای این نفرگیری کمکم بکند.

ـ تصور می‌کنم این کارکنان تازه را باید با پرداخت دستمزد بالا جذب کنید...

ـ پرداخت دو برابر آقای جئورلینگ... و برای همه کارکنان کشتی.

ـ می‌دانید ناخدا که من در خدمت هستم... حتی مایلم در هزینهٔ این سفر مشارکت کنم... می‌خواهید مرا به عنوان شریک خود تلقی کنید؟...

ـ ترتیب همه چیز داده خواهد شد، و من از شما بسیار سپاسگزارم آقای جئورلینگ. مهم این است که تسلیحات ما در کمترین مدت کامل شود. ما باید تا هشت روز دیگر برای لنگر برداشتن آماده باشیم.

این خبر که کشتی هالبران باید از میان دریاهای جنوبگان سفر کند در جزایر فالکلند، در پورت ـ اگمونت و بنادر مختلف سولداد احساساتی را برانگیخته بود. در این زمان، تعدادی دریانورد بیکار در این منطقه وجود داشتند. آنهایی که منتظر عبور کشتی‌های شکار نهنگ بودند تا خدمت خود را عرضه کنند و معمولاً دستمزد خوبی می‌گرفتند. اگر هدف هالبران یک سفر شکاری در مرزهای مدار قطبی، بین جزایر ساندویچ و نیوجئورجیا، بود، ناخدا لن‌گی فقط زحمت انتخاب را داشت. ولی گذشتن به آن سوی یخکران، رفتن بسیار جلوتر از آنچه تاکنون هیچ کشتیرانی موفق نشده برود، حتی اگر با هدف شتافتن به یاری بازماندگان یک کشتی غرق شده بود، خیلی‌ها را به فکر وامی‌داشت و موجب تردید آنها می‌شد. فقط دریانوردان قدیمی هالبران بودند که از این گونه کشتیرانی کوچک‌ترین نگرانی نداشتند و حاضر بودند رئیس خود را تا هرکجا که می‌رفت همراهی کنند.

در حقیقت، کارکنان کشتی باید سه برابر می‌شدند. با به شمار آوردن ناخدا، معاونش، بوسمن، آشپز و من، جمعاً سیزده نفر در کشتی بودیم در

صورتی که چنین سفری حداقل به سی و دو تا سی و چهار نفر نیاز داشت. نباید فراموش کرد که تعداد سرنشینان کشتی جن سی و هشت نفر بوده است.

در واقع، افزودن دو برابر ملوانان موجود به آنها نگرانی‌هایی ایجاد می‌کرد. این دریانوردان جزایر فالکلند، که در اختیار کشتی‌های شکار نهنگ در حال توقف بودند، آیا همهٔ تضمین‌های موردنظر را تأمین می‌کردند؟ آیا آوردن آنها به کشتی ایجاد دردسر نمی‌کرد؟ ناخدا لن‌گی از وقتی که مقامات مجمع‌الجزایر کمکش می‌کردند، امیدوار بود که از انتخابش پشیمان نخواهد شد.

فرماندار در این کار حمیّت زیادی به کار می‌برد چون قلباً به آن علاقه‌مند بود. بعلاوه، به خاطر دستمزد بالا، داوطلب زیاد بود.

بدین ترتیب، در شب حرکت، که برای ۲۷ اکتبر قطعی شده بود، خدمهٔ کشتی کامل بود. معرفی یک یک سوار شدگان جدید نانام و خصوصیات فردی بی‌فایده است. آنها را در عمل خواهیم دید و خواهیم شناخت. بین آنها هم خوب بود و هم بد. حقیقت این است که پیدا کردن بهتر ـ یا کمتر بد ـ آن طوری که دلخواه باشد میسر نبود.

پس اکتفا می‌کنم به یادآوری اینکه از بین آنها شش نفر انگلیسی بودند که از میان آنها یکی به نام هیرن (Hearne) از گلاسگو (Glasgow) بود. پنج نفر آمریکایی بودند و هشت نفر از ملیت‌های بسیار مشکوک: برخی به جمعیت هلندی تعلق داشتند و برخی دیگر نیمه اسپانیایی و نیمه فوئیجی (از سرزمین آتش) بودند. جوان‌ترینشان ۲۹ سال و مسن‌ترینشان ۴۴ سال داشت. اکثرشان با حرفهٔ دریانوردی بیگانه نبودند و بر روی کشتی‌های بازرگانی و یا کشتی‌های شکار نهنگ فوک و دیگر دوزیستان دریانوردی کرده بودند. استخدام دیگران هدفی جز افزایش پرسنل دفاعی کشتی نداشت.

بنابراین جمعاً ۱۹ نفر اجیر شده بودند برای مدت سفر، که نمی‌توانست از پیش تعیین گردد ولی نباید به آن سوی جزیرهٔ تسالال کشیده شود. و اما میزان اجرت چنان بود که هیچ کدام از ملوانان در سفرهای قبلی خود حتی نصف آن را نگرفته بودند.

در مجموع، غیر از من، کارکنان کشتی با احتساب ناخدا و معاونش، سی و یک نفر بودند به اضافهٔ یک نفر سی و دوم که بجاست توجهٔ خاصی به او داشته باشیم.

روز پیش از حرکت، فرد ناشناسی که از لباس‌ها، رفتار و شیوهٔ حرف زدنش معلوم بود یک دریانورد حرفه‌ای است، در گوشه‌ای از بندر به ناخدا لن‌گی نزدیک شد و با صدایی خشن و کمی نامفهوم گفت:

ــ ناخدا... من پیشنهادی برای شما دارم...

ــ چه پیشنهادی؟

ــ حرفم را باور کنید... آیا هنوز جایی در کشتی دارید؟

ــ برای یک ملوان؟

ــ برای یک ملوان.

ــ بله و نه.

ــ بله، در چه صورتی؟

ــ بله، در صورتی که باب میل من باشد.

ــ مرا می‌خواهید؟

ــ تو دریانوردی؟

ــ بیست و پنج سال دریانوردی کرده‌ام.

ــ کجا؟

ــ در دریاهای جنوب.

ــ دور؟

ــ بله، دور. حرفم را باور کنید.

ــ چند سال داری؟

ــ چهل و چهار سال...

ــ از کی در پورت ـ اگمونت هستی؟

ــ کریسمس آینده سه سال می‌شود.

ــ می‌خواستی در یک کشتی شکار نهنگ رهگذر سوار شوی؟

ــ نه.

ــ پس اینجا چه کار می‌کردی؟

ــ هیچ... و دیگر به فکر کشتیرانی نبودم...

ــ پس چرا سوار کشتی می‌شوی؟

ــ به خاطر یک فکر... خبر سفری که کشتی شما می‌خواهد بکند همه جا پراکنده است... می‌خواهم... بله، من می‌خواهم در این سفر شرکت کنم... در آرزو و هدف شما شریک باشم...

ــ تو را در پورت ـ اگمونت می‌شناسند؟

ــ خوب... از وقتی در اینجا هستم هیچ خلافی نکرده‌ام.

ــ باشد. من اطلاعاتی کسب خواهم کرد.

ــ کسب کنید ناخدا. و اگر بگویید بله، ساک من امشب در کشتی خواهد بود.

ــ اسم تو چیست؟

ــ هانت.

ــ و کجایی هستی؟

ــ آمریکایی.

این هانت مردی بود کوتاه قد، با رخساری قهوه‌ای به رنگ آجر، پوستی مایل به زردی شبیه سرخپوستان، بالاتنهٔ درشت، سری بزرگ و ساق‌های بسیار

قوس‌دار. اعضایش نشان از قدرتی استثنایی داشتند مخصوصاً بازوانش که به دست‌های پهنی منتهی می‌شدند... موهای جوگندمیش شبیه پوستینی بود که پشمش بیرون باشد.

آنچه در سیمای این مرد شخصیت خاصی را جلوه‌گر می‌کرد، نگاه فوق‌العاده نافذ چشمان ریزش بود و دهان تقریباً بی‌لبش که شکافی بود از این گوش تا آن گوش، با دندان‌های بلند دست نخورده، با مینای سالم که هرگز مورد حمله بیماری اسکوربوت قرار نگرفته بود.

سه سال بود که هانت مقیم جزایر فالکلند بود، نخست در یکی از بنادر سولداد، در خلیج فرانسوی‌ها، و سپس در پورت ـ اگمونت. کم معاشرت بود و تنها، با یک حقوق بازنشستگی زندگی می‌کرد. بازنشسته از کجا؟ کسی نمی‌دانست. در استخدام هیچ کس نبود. ماهیگیری می‌کرد و این حرفه برای تأمین معاش او کفایت می‌کرد. از صید خود هم تغذیه می‌کرد و هم به کسب و کار می‌پرداخت.

اطلاعاتی که ناخدا لن‌گی دربارهٔ هانت به دست آورد بسیار ناقص بود جز در مورد رفتار او از وقتی که مقیم پورت ـ اگمونت بود. این مرد دعوا نمی‌کرد، مشروب نمی‌خورد و بارها نیروی هرکولی خود را نشان داده بود. دربارهٔ گذشته‌اش چیزی نمی‌دانستند ولی حتماً گذشتهٔ یک دریانورد بود و خودش بیش از آنچه دیگران می‌دانستند به ناخدا لن‌گی گفته بود. دربارهٔ خانواده‌اش و محل تولدش مطلقاً سکوت کرده بود. اگر می‌توانستیم خدمت خوبی از این ملوان بگیریم، بقیه اهمیتی نداشت.

در مجموع، اطلاعات به دست آمده به گونه‌ای نبود که باعث رد پیشنهاد هانت بشود. پس او جواب مساعدی دریافت کرد و همان شب در کشتی مستقر شد.

همه چیز برای حرکت آماده بود. هالبران برای دو سال مواد غذایی، آذوقه،

آب، نوشابه، چاشنی و ادویه، بیسکویت، آرد و گندم، سبزیجات تازه و علفیات مخصوص مبارزه با اسکوربوت و شراب و آبجو بار کرده بود. همچنین باروت، گلوله توپ، فشنگ برای تفنگ و ساچمه به‌دستور فرماندار تهیه و بار کشتی شده بود.

سحرگاه روز ۲۷ اکتبر، در حضور مقامات مجمع‌الجزایر، مقدمات حرکت کشتی با سرعت قابل ملاحظه‌ای انجام گرفت. آخرین تعارفات و خداحافظی‌ها مبادله گردید و آنگاه لنگر کشیده شد و کشتی به راه افتاد.

باد از شمال غرب می‌وزید و با نسیم ملایم زیر بادبان‌های بالا و پایین، هالبران به سوی گذرگاه بندر هدایت شد و چون به پهنه دریا رسید رو به سوی شرق گذاشت تا دماغهٔ تامار ـ هارت را، در انتهای تنگه‌ای که دو جزیره را جدا می‌کرد، دور بزند. در بعدازظهر سولداد را دور زدیم و در سمت چپ گذاشتیم. بالاخره، شب که فرارسید، دماغه‌های دولفین و پمبروک در پشت مه‌های افق ناپدید شدند.

سفر آغاز شده بود. فقط خدا می‌دانست که آیا موفقیت در انتظار این مردان شجاعی است که یک احساس انسانی آنها را به سوی ترسناک‌ترین مناطق جنوبگان پیش می‌راند.

۱۰

در آغاز سفر

روز ۲۷ سپتامبر ۱۸۳۰، کشتی‌های توبا و لیولی، به فرماندهی ناخدا بیسکوئه، از مجمع‌الجزایر فالکلند به مقصد جزایر ساندویچ حرکت کرده و در اول ژانویه سال بعد، دماغهٔ شمالی آن را دور زده بود. متأسفانه شش هفته بعد،

کشتی لیولی در جزایر فالکلند نابود شده بود. امیدوار بودیم که چنین سرنوشتی در انتظار کشتی ما نباشد.

ناخدا لن‌گی نیز از همان مسیر ناخدا بیسکوئه حرکت می‌کرد. بیسکوئه در عرض پنج هفته به جزایر ساندویچ رسیده بود ولی از همان روز اول، با برخورد به یخ‌های آن سوی مدار قطبی، کشتیران انگلیسی مجبور شده بود به سوی جنوب شرقی، تا طول جغرافیایی ۴۵ درجه خاوری منحرف شود و در چنین شرایطی بوده که سرزمین اندربی را کشف کرده بود.

ناخدا لن‌گی این مسیر را روی‌نقشه به‌جیم وست و من‌نشان داد و گفت:

ــ ما در خط سیر بیسکوئه نخواهیم افتاد بلکه مسیر ودل (Weddell) را دنبال خواهیم کرد که سفر او به منطقهٔ جنوب در ۱۸۲۲ با کشتی‌های بوفوی (Beaufoy) و جین صورت گرفت. جین، نام بدیمنی است آقای جئورلینگ! ولی این جین خوشبخت‌تر از کشتی برادر من بوده و در آن سوی یخکران گم نشده است.[۱]

---

۱. در ۱۸۳۸ نیز در جزایر فالکلند بوده که دومُن دورویل (Dumontd'Urville) فرمانده آسترولاب باکشتی ذخیرهٔ خود زله قرار گذاشت که اگر، به هر دلیلی، از هم جدا شدند، در خلیج سولداد منتظر یکدیگر باشند. این سفر اکتشافی سال‌های ۱۸۳۷ تا ۱۸۴۰ طی یک کشتیرانی بسیار خطرناک، منجر به کشف ۱۲۰ هزار ساحل ناشناخته بین مدارهای ۶۳ و ۶۴ درجهٔ جنوبی و میان نصف‌النهارهای ۵۸ درجه و ۶۲ درجه غرب پاریس شد که آنها را سرزمین‌های لویی فیلیپ و ژوان ویل نامگذاری کردند. نتیجهٔ سفر اکتشافی ۱۸۴۰، کشف سرزمین آدلی بین ۶۳ درجه و ۳ دقیقه عرض جنوبی و ۱۳۲ درجه و ۲۱ دقیقه طول باختری، و سپس کشف ساحل کلاری در ۶۴ درجه و ۳۰ دقیقه عرض جنوبی و ۱۲۹ درجه و ۵۴ دقیقه طول خاوری بود. ولی در زمانی که آقای جئورلینگ جزایر فالکلند را ترک کرد، نمی‌توانست از این وقایع مهم اطلاع داشته باشد. اضافه می‌کنم که پس از آن زمان نیز اقدامات دیگری برای دستیابی به مدارات بالای دریای جنوب به عمل آمده است. جا دارد، به غیر از جیمز راس، یک دریانورد جوان نروژی، از آقای بورک گروینچ (Borchgrevinch) نام ببریم که بسیار بیشتر از دریانوردان انگلیسی به قطب جنوب نزدیک

جواب دادم:

ــ ناخدا، پیش برویم، و اگر به راه بیسکوئه نمی‌رویم، به راه ودل برویم. این شکارچی ساده فوک و دریانورد جسور توانسته است بیش از گذشتگان خود به قطب نزدیک شود و اوست که مسیر ما را نشان می‌دهد...

ناخدا گفت:

ــ و ما آن مسیر را پیش خواهیم گرفت آقای جئورلینگ. اگر تأخیر نداشته باشیم و اگر هالبران در نیمهٔ دسامبر به یخکران برسد، به این معنی خواهد بود که ما خیلی زودتر به آنجا رسیده‌ایم چون ودل در اوایل ماه فوریه بوده که به مدار ۷۲ درجه رسیده است که در آن زمان، به گفتهٔ خودش «یک تکه یخ هم دیده نمی‌شده است.» سپس، روز ۲۰ فوریه، در مدار ۷۴ درجه و ۳۶ دقیقه کشتی او رو به‌سوی جنوب متوقف شده است.

تاکنون هیچ کشتی از این جلوتر نرفته است، بجز جین که برنگشته است... پس، از این سمت، در خشکی‌های جنوبگان، شکاف عمیقی بین نصف‌النهارهای ۳۰ درجه و ۴۰ درجه وجود دارد. برای اینکه پس از ودل، ویلیام گی توانسته است تا فاصلهٔ هفت درجه به قطب جنوب نزدیک شود.

جیم وست طبق عادت همیشگی‌اش، بی آنکه حرفی بزند، گوش می‌کرد و با نگاهش فضاهایی را که ناخدا بین نوک‌های پرگارش محدود می‌کرد اندازه می‌گرفت. او مردی بود که همیشه دستور می‌گرفت و بی‌چون و چرا اجرا می‌کرد. او به هر جا که دستور می‌دادند می‌رفت.

→ شد و سپس سفر کاپیتان لارسن، فرمانده کشتی صید نهنگ نروژی جیسون که در ۱۸۹۳ در جنوب سرزمین‌های ژوان ویل و لویی فیلیپ به دریای آزاد رسید و تا مدار ۶۸ درجه پیش رفت.

ژ. و

من گفتم:

ـ ناخدا، نیت شما قطعاً این است که خود را با مسیر جین تطبیق دهید.

ـ تا آنجا که میسر باشد.

ـ خیلی خوب. برادر شما ویلیام برای یافتن محل استقرار جزایر «اوروورا» به جنوب تریستان داکونها رفته که پیدا نکرده است. آن‌وقت بوده که خواسته است نقشه‌ای را که آرتور پیم با او مطرح می‌کرده اجرا کند و بین ۴۱ درجه و ۴۲ درجه طول جغرافیایی بوده که در تاریخ اول ژانویه از مدار قطبی گذشته است.

ناخدا لن‌گی پاسخ داد:

ـ این را می‌دانم... و این همان کاری است که هالبران برای رسیدن به جزیرک بنت و سپس جزیرهٔ تسالال خواهد کرد... و خداوند اجازه دهد که مثل جین، و مثل کشتی‌های ودل، هالبران نیز در برابر خود دریای آزاد را ببیند!

ـ و اگر، در زمانی که کشتی ما در برابر یخکران خواهد بود، یخ‌ها مانع رسیدن به دریای آزاد باشند، کاری نخواهیم داشت جز اینکه در پهنهٔ دریا منتظر بمانیم...

ـ قصد من هم همین است آقای جئورلینگ، و بهتر است از برنامه جلو باشیم. یخکران دیواری است که ناگهان دری در آن باز و به‌زودی دوباره بسته می‌شود... باید آنجا بود... آماده برای عبور... و بدون اینکه نگران بازگشت بود!...

بازگشت! کسی به فکر آن نبود!

«فوروارد، به پیش!» تنها فریادی بود که از همه دهان‌ها بیرون آمده بود!

جیم وست آنگاه این اندیشه را پیش کشید:

ـ با اطلاعاتی که در روایت آرتور پیم وجود دارد، ما از پیدا نکردن همراه او دیرک پیترز تأسفی نخواهیم داشت!

ناخدا لن‌گی جواب داد:

ــ خیلی خوب شد که من نتوانستم این مرد دورگه را که در ایلینویز ناپدیده شده بود پیدا کنم. اشاراتی که در روزنامهٔ آرتور پیم به محل قرار گرفتن جزیرهٔ تسالال شده برایمان کافی خواهد بود...

من گفتم:

ــ به‌شرطی که لازم نشود تا آن‌سوی مدار ۸۴درجه به‌جستجو ادامه دهیم...

ــ چرا چنین ضرورتی پیش بیاید در حالی که بازماندگان کشتی جین جزیرهٔ تسالال را ترک نکرده‌اند... مگر در یادداشت پاترسون دقیقاً همین نوشته نشده است؟

بالاخره، با آنکه دیرک پیترز در کشتی نبود، ولی هالبران می‌توانست به هدف خود برسد به شرطی که از کاربرد سه فضیلت الهی دریانوردی غفلت نمی‌کرد: هوشیاری، جسارت و پایداری.

به هر حال من اینک وارد ماجرایی شده بودم که با هر احتمالی حوادث غیرمنتظره‌اش از سفرهای پیشین من بیشتر بود. چه کسی این ماجراجویی را از من باور می‌کرد؟ در میان چرخ دنده‌هایی افتاده بودم که مرا به سوی ناشناخته‌ها می‌کشاند: دنیای ناشناختهٔ مناطق قطبی، دنیای ناشناخته‌ای که آن همه پیشگامان جسور بیهوده سعی کرده بودند از اسرار آن سر در آورند... و این بار، کسی چه می‌دانست، شاید ابوالهول جنوبگان برای نخستین بار اسرار خود را در گوش‌های بشری زمزمه می‌کرد!

با این همه، فراموش نمی‌کردم که ما منحصراً به یک کار انسانی مبادرت می‌کردیم. وظیفه‌ای که هالبران به عهده گرفته بود بازیافتن ناخدا ویلیام گی و پنج همکارش بود و برای همین هم مسیر کشتی جین را پیش می‌گرفت. با انجام یافتن این کار، کشتی ما دوباره به دریاهای قاره قدیم برمی‌گشت چون جستجوی آرتور پیم و دیرک پیترز در برنامه‌اش نبود.

طی روزهای اول، کارکنان جدید در جریان کارها قرار می‌گرفتند و کارکنان قدیمی ــ که حقیقتاً آدم‌های نازنینی بودند ــ تسهیلاتی برایشان فراهم می‌آوردند. ناخدا لن‌گی با آنکه امکانات زیادی در انتخاب نداشت ولی ظاهراً آدم خوش اقبالی بود چون ملوان‌های تازه، که از ملیت‌های مختلف بودند، از خود رشادت و اراده نشان می‌دادند. بعلاوه، آنها می‌دانستند که جیم وست با کسی شوخی ندارد. هارلیگرلی به گوش آنها رسانده بود که معاون ناخدا کله کسی را که به راه راست نرود خرد می‌کند. رئیس خدمه هشدارهای لازم را در این مورد به همه داده بود.

نورسیده‌ها حواسشان جمع بود و کسی تنبیه نمی‌شد. اما دربارهٔ هانت باید گفت که در کارهایش مهارت یک دریانورد واقعی را داشت. کناره گیر بود، با کسی حرف نمی‌زد و حتی شب‌ها در گوشه‌ای روی عرشه می‌خوابید و جای خود را در اتاق کارکنان خالی می‌گذاشت.

هوا هنوز سرد بود. افراد نیم‌تنه و پیراهن پشمی، زیر شلواری پشمی، شلوار ماهوت خشن و بالاپوش اپرمآبل با باشلق متقالی ضخیم را هنوز حفظ کرده بودند. این بالاپوش مخصوص برف و باران و ضربه‌های امواج دریا بود.

ناخدا لن‌گی قصد داشت، پس از آشنایی با نیوجورجیا در هشتصد میلی جزایر فالکلند، جزایر ساندویچ را مبدأ حرکت به سوی جنوب قرار دهد. در این صورت، کشتی ما از لحاظ طول جغرافیایی در خط سیر جین خواهد بود و کاری نخواهد داشت جز اینکه این راه را تا مدار ۸۴ درجه ادامه دهد.

این کشتیرانی، روز دوم نوامبر، ما را به ۵۳ درجه و ۱۵ دقیقه عرض جنوبی و ۴۷ درجه و ۳۳ دقیقه طول باختری رساند که به نظر برخی از دریانوردان جزایر اورورا (Aurora) در آنجا قرار داشت.

علیرغم تأکیدهای ناخدایان کشتی‌های اورورا در ۱۷۶۲، سان میگل در ۱۷۶۹، پیرل در ۱۷۷۹، پرینکوس و دولورس در ۱۷۹۰ و آتروید ا در ۱۷۹۴،

که محل دقیق استقرار سه جزیره از مجمع‌الجزایر را معین کرده بودند، ما در سراسر مسافتی که طی کردیم یک وجب خشکی مشاهده نکردیم. به هنگام جستجوهای ودل در ۱۸۲۰ و ویلیام‌گی در ۱۸۲۷ هم چنین بوده است.

اضافه کنم که در مورد جزیره‌های ادعایی آقای گلاس خودستا نیز وضع به همین منوال بود و با آنکه سرویس دیده‌بانان کشتی با دقت کامل مراقب بود، ما در محل تعیین شده حتی یک جزیرهٔ بسیار کوچک مشاهده نکردیم. پس جای نگرانی بود که عالی‌جناب فرماندار تریستان دا کونها هرگز نام خود را در سیاهه اسامی جغرافیایی نبیند!

اینک روز ششم نوامبر بود. هوا همچنان مساعد بود. انتظار می‌رفت که این سفر دریایی به همان سادگی سفر جین انجام پذیرد. ما دلیلی برای عجله نداشتیم و طبق برآورد من کشتی ما پیش از آنکه درهای یخکران گشوده شود به آنجا می‌رسید.

در دو روز بعد، هالبران با چندین گردباد درگیر شد که جیم وست را مجبور کرد بادبان‌های مثلثی، چهارگوش بزرگ و کوچک و دکل‌ها را پایین بیاورد و کشتی چون از بادبان‌های بلندش خلاص شد، به وضعی مطلوب حرکت خود را ادامه داد در حالی که به راحتی روی امواج متلاطم دریا بالا و پایین می‌رفت. این عملیات فرصتی پیش آورد تا خدمه جدید مهارت خود را ثابت کنند و بوسمن آنها را مورد تشویق قرار داد. هارلیگرلی طی این عملیات متوجه شد که هانت، علیرغم اخلاق و رفتار نامطبوع خود، به‌تنهایی ارزش سه نفر را دارد. او به من گفت:

ــ این نورسیده فوق‌العاده است!

ــ واقعاً... و درست در آخرین لحظات رسید.

ــ دقیقاً، آقای جئورلینگ! ولی به نظر شما این هانت چگونه موجودی است؟



هانت به تنهایی ارزش سه نفر را دارد.

ــ من آمریکایی‌هایی از این نوع را در منطقهٔ فاروست دیده‌ام و تعجب نخواهم کرد اگر او خون سرخپوستی در رگ‌هایش داشته باشد.

ــ خوب. از هموطنان ما در لانکاشیر یا کنت‌نشین کنت نیز کسانی نظیر او پیدا می‌شوند!

ــ البته، بوسمن... از میان آنها، مثلاً خود شما...

ـ اِه! آقای جئورلینگ، هر کسی جای خودش را دارد.

ـ گاه گاهی با این هانت اختلاط می‌کنید؟

ـ خیلی کم. از یک خوک دریایی که از همه کناره می‌گیرد و کلمه‌ای حرف نمی‌زند، چه می‌توان بیرون کشید؟ ولی این گناه دهان نیست!... هرگز چنین چیزی ندیده‌ام! مثل دریچهٔ سطح جلویی عرشه از چپ تا راست کشتی طول دارد... چرا با چنین وسیله‌ای، هانت برای ساختن جملاتی به زحمت می‌افتد!... و دست‌هایش!... دست‌هایش را دیده‌اید؟ آقای جئورلینگ، اگر خواست دست شما را بفشارد، بر حذر باشید! مطمئنم پنج انگشت دیگر هم روی ده انگشت خود خواهید گذاشت!...

ـ خوشبختانه هانت اهل دعوا به نظر نمی‌رسد، بوسمن... همه چیز در او حکایت از مردی آرام دارد که قصد سوء استفاده از نیرویش را ندارد.

ـ نه... به استثنای وقتی که روی یک طناب بادبان فشار می‌آورد.. به خدای بزرگ، من همیشه می‌ترسم که قرقرهٔ طناب و بازوی دکل با هم بیایند پایین؟

این هانت کذایی، وقتی خوب نگاهش می‌کردی، موجود غریبی بود که بسیار قابل توجه بود. هنگامی که به‌چوب‌های‌عمودی متصل به‌محور لنگر تکیه می‌داد و یا درعقب کشتی می‌ایستاد و دست‌هایش را روی دسته‌های فرمان سکان می‌گذاشت، من با کنجکاوی زیادی تماشایش می‌کردم.

از سوی دیگر، به نظرم می‌رسید که گاهی نگاه‌هایش با نوعی احترام توأم با اصرار به من دوخته می‌شود. او حتماً می‌دانست که من به عنوان مسافر دراین کشتی هستم و در چه شرایطی در مخاطرات این سفر شرکت کرده‌ام. فکر اینکه او می‌خواست به هدف دیگری غیر از هدف ما، در آن سوی جزیرهٔ تسالال برسد، البته پس‌از آنکه مابازماندگان کشتی غرق شده جین رانجات دادیم، مطلقاً قابل قبول نبود. ناخدا لن‌گی پیوسته تکرار می‌کرد:

ـ مأموریت ما نجات هموطنان ماست! و جزیرهٔ تسالال تنها نقطه‌ای است

که ما را جلب می‌کند و نمی‌توانیم کشتی خود را دورتر از آن نقطه ببریم.

روز ۱۰ نوامبر، حوالی دو ساعت بعدازظهر، فریادی از دیده‌بانی کشتی به گوش رسید:

ـ خشکی، در سمت راست جلو!

یک بررسی دقیق محل آن را ۵۵ درجه و ۷ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۴۱ درجه و ۱۳ دقیقهٔ طول غربی نشان می‌داد.

این خشکی قطعاً جزیرهٔ سن پییر ـ با نام انگلیسی جورجیای جنوبی یا نیورجورجیا ـ بود که به مناطق مدار قطبی تعلق داشت.

در ۱۶۷۵، پیش از کوک این جزیره توسط بارب (Barbe) فرانسوی کشف شده بود. ولی، دریانورد معروف انگلیسی، بدون توجه به اینکه او دومین نفر در تاریخ است که اینجا را کشف می‌کند، نام‌هایی را روی آن گذاشت که امروزه باقی است.

کشتی در جهت این جزیره تغییر مسیر داد. بلندی‌های پربرف جزیره، با ارتفاع ۲۳۴۰ متر از میان مه غلیظ زردفام دیده می‌شد که تودهٔ عظیمی بود از صخره‌های ورقه ورقهٔ سنگ‌های شیست خاک رسی...

ناخدا لن‌گی قصد داشت ۲۴ ساعت در خلیج رویال توقف کند تا ذخیرهٔ آب کشتی را عوض کنند زیرا بشکه‌های آب در ته انبار زیر کشتی خیلی زود گرم می‌شد. بعدها، وقتی هالبران در میان یخ‌ها حرکت خواهد کرد آب شیرین کمیاب خواهد شد.

طی بعدازظهر، کشتی دماغه باللر را در شمال جزیره دور زد، خلیج پوسیون و خلیج کامبرلاند را در سمت راست گذاشت و با حرکت از میان یخپاره‌های شناور جدا شده از یخچال راس به سوی خلیج رویال روی آورد. در ساعت ۴ بعدازظهر کشتی لنگر انداخت و چون شب نزدیک بود، پیاده شدن به خشکی را به فردا موکول کردیم.

نیوجورجیا جزیره‌ای است به طول ۴۰ فرسنگ و به عرض ۲۰ فرسخ که در پانصد فرسنگی تنگه ماژلان قرار دارد و جزو قلمرو جزایر فالکلند محسوب می‌شود. نماینده‌ای از دولت بریتانیا در آنجا وجود ندارد زیرا جزیره غیرمسکونی است با آنکه، لااقل در تابستان، قابل سکونت است.

روز بعد، در حالی که کارکنان کشتی به جستجوی آب برای ذخیره کشتی می‌رفتند، من به تنهایی در اطراف خلیج رویال به گردش پرداختم. این محل متروک بود زیرا ما در فصلی نبودیم که صیادان برای شکار فوک در اینجا گرد می‌آیند و شکار آنها یک ماهی طول می‌کشد. چون نیوجورجیا در معرض تأثیر مستقیم جریان قطبی جنوبگان قرار دارد، محل تردد پستانداران دریایی است. من تعداد زیادی از آنها را دیدم که روی سواحل، در امتداد صخره تا ته غارهای جنبی، به سر و کله هم می‌پریدند. خانواده‌های پنگوئن‌ها که در یک صف بی‌پایان بی‌حرکت ایستاده بودند و با فریادهای گوشخراششان به حضور ناحق من در دیار خود اعتراض می‌کردند.

بر روی سطح آب و بر بالای سواحل شنی، دسته‌هایی از مرغان دریایی پرواز می‌کردند که آواز آنها خاطره سرزمین‌های مطلوب‌تر طبیعت را در ذهنم تداعی می‌کرد. خوشبختانه این پرندگان نیازی به شاخه‌های درختان برای نشستن نداشتند. زیرا حتی یک درخت در سراسر جزیرهٔ نیوجورجیا وجود نداشت. اینجا و آنجا نوعی از گیاهان فانروگام[1] و خزه‌های نیمه رنگی و به خصوص نوعی علف می‌روئید که سراشیبی صخره‌ها را تا ارتفاع ۲۹۰ متری فرش می‌کرد و می‌توانست گله‌های زیادی را تغذیه کند.

روز ۱۲ نوامبر، هالبران با بادبان‌های پایین به حرکت درآمد و پس از گردش به دور دماغهٔ شارلوت در انتهای خلیج رویال، به سوی جنوب ـ جنوب

---

1. Phanérogames. گیاهانی که آلت تناسلی آنها بیرون است.

شرقی، در جهت جزایر ساندویچ رو نهاد که چهار صد میل از آنجا فاصله داشت.

تا اینجا ما یخ شناوری در مسیر خود ندیده بودیم و این به آن دلیل بود که خورشید تابستانی هنوز آنها را از یخکران یا از زمین‌های جنوبی جدا نکرده بود. بعدها، جریان آب این یخپاره‌ها را تا مدار ۵۰ با خود خواهد آورد که در نیمکرهٔ شمالی مداری است که از پاریس یا کِبِک می‌گذرد.

آسمان، که صافی آن به تدریج از بین می‌رفت، احتمال داشت هنگام طلوع آفتاب ابرآلود بشود. باد سردی، توأم با باران و گردبادهای کوچک، می‌وزید ولی چون با ما مساعد بود شکایتی نداشتیم. برای در امان بودن از سرما می‌توانستیم زیر باشلق‌های بالاپوشمان پناه بگیریم.

آنچه اسباب زحمت بود توده‌های وسیع ابر و مه بود که افق را می‌پوشاند، ولی چون این منطقه هیچ خطری نداشت و جای ترس از برخورد با یخپاره‌ها و یا کوه یخ‌های شناور نبود، هالبران می‌توانست بدون نگرانی زیاد راه خود را در جهت جنوب شرقی به سوی جزایر ساندویچ ادامه دهد.

از میان این ابر و مه غلیظ پرندگانی با فریادهای تند و تیز می‌گذشتند که برای مقاومت در برابر باد پیوسته بال می‌زدند. مرغ بارانی، مرغ شناگر و انواع پرندگان دریایی از کنار خشکی پرواز می‌کردند، گویی می‌خواستند راه را به ما نشان دهند.

بدون تردید همین مه غلیظ ناخدا لن‌گی را از گشت و گذار در میان نیوجورجیا و جزایر ساندویچ بازداشت، چون در شرایطی که میدان دید از چند صد متر تجاوز نمی‌کرد، عاقلانه نبود که خطر برخورد با سواحل این جزایر را به جان بخریم.

بنابراین مراقبت بسیار جدی بود و دیده‌بان‌ها به محض اینکه کوچکترین روشنایی اجازهٔ گسترش میدان دید را می‌داد، به دقت پهنه دریا را بررسی می‌کردند.

در شب ۱۴ به ۱۵، امواج نورانی لرزنده‌ای فضای سمت غرب را روشن کرد. ناخدا لن‌گی فکر کرد که این نور شاید از یک آتش‌فشان، احتمالاً آتشفشان جزیرهٔ تراورسی که دهانهٔ آن همیشه شعله‌ور بود، منشأ گرفته باشد. چون طنین‌های طولانی که معمولاً با فوران مواد آتشفشانی همراه است به هیچ وجه شنیده نمی‌شد، معلوم بود که کشتی ما فاصله قابل اطمینانی از کوره آتشفشان دارد و بنابراین نیازی به تغییر مسیر نبود و دماغهٔ کشتی همچنان رو به جزایر ساندویچ نگهداشته شد.

در بامداد روز ۱۶ باران بند آمد و باد شمال غربی کمی سرعت گرفت و چون ابر و مه نیز پراکنده شده بود، ما از این باد به خوبی استفاده کردیم.

در این لحظه، ملوان اشترن که روی میله کنار سکان مشغول دید زدن بود، تصور کرد که یک کشتی بزرگ سه دکلی را دیده است که بادبان‌هایش به سوی شمال شرقی گشوده بود. متأسفانه این کشتی پیش از آنکه بتوانیم ملیتش را تشخیص بدهیم ناپدید شد. احتمالاً یکی از کشتی‌های هیأت اعزامی ویلکز بوده و یا یک کشتی شکار نهنگ که به محل شکار می‌رفته است زیرا نهنگ‌های زیادی در آنجاها دیده می‌شد.

روز ۱۷ نوامبر، ساعت ده بامداد به مجمع‌الجزایری رسیدیم که ناخدا کوک نخست نام آن را «سوترن یوکه» گذاشته بود که جنوبی‌ترین جزیرهٔ کشف شده تا آن زمان بود و سپس اسم آن را به ساندویچ تغییر داد که این مجمع‌الجزایر در نقشه‌های جغرافیایی هنوز هم به این اسم ثبت شده‌اند. در ۱۸۳۰ بیسکوئه از آنجا دور شد تا در شرق آن راه وصول به قطب جنوب را پیدا کند.

از آن پس، دریانوردان زیادی از جزایر ساندویچ دیدن کرده‌اند و صیادان سواحل در آنجا به صید نهنگ، شیرماهی و فوک پرداخته‌اند.

در سال ۱۸۲۰ ناخدا مورل به امید پیدا کردن چوب برای سوزاندن در

آنجا زمین‌گیر شد. خوشبختانه ناخدا لن‌گی برای چنین منظوری در آنجا توقف نکرد. آب و هوای این جزایر به درختان امکان رشد نمی‌دهد و به‌همین دلیل درخت در آنجا نایاب است.

اگر کشتی ما چهل و هشت ساعت در جزایر ساندویچ توقف کرد به‌خاطر این بود که ناخدا محتاطانه می‌خواست از همهٔ جزایر مناطق جنوبی مسیرمان بازید کند تا مگر سندی، نشانه و اثری در آنها به‌دست آورد. پاترسون روی یک یخپارهٔ شناور تا آنجا کشانده شده بود. آیا امکان نداشت که این وضع برای دیگر همراهانش نیز پیش آمده باشد؟

پس بجا بود که از چیزی غفلت نشود به خصوص که وقت کافی هم داشتیم. بعد از نیوجورجیا هالبران به ساندویچ می‌رفت و از آنجا به آرکنی جنوبی جدید، و سپس، با عبور از مدار قطبی مستقیم به سوی یخکران حرکت می‌کرد.

در همان روز توانستیم در پناه صخره‌های جزیرهٔ بریستول، در ته نوعی بندر طبیعی در ساحل شرقی از کشتی پیاده شویم. این مجمع‌الجزایر، در واقع در ۵۹ درجه عرض جنوبی و ۳۰ درجه طول باختری، از چندین جزیره تشکیل شده بود که مهمترین آنها بریستول و توله بودند. بقیه جزایر کوچکی بیش نبودند.

جیم وست مأمور شد که با یک قایق بزرگ به توله برود تا نقاط قابل پهلو گرفتن را بررسی کند در حالی که ناخدا لن‌گی و من در سواحل بریستول پیاده شدیم.

روی هم رفته سرزمین ماتم‌زده‌ای بود که به عنوان ساکن فقط پرندگان غمزده‌ای از نوع قطبی را داشت. گیاهانش شبیه گیاهان نیوجورجیا بود. فراتر از سواحل، کاج‌های لاغر و بسیار بلندی در دامنهٔ تپه‌های لختی روییده بودند. از این تپه‌ها گاه به‌گاه توده‌هایی از سنگ و خاک با سر و صدا فرو می‌ریخت. همه جا سکوت و خلاء بود و هیچ چیز از عبور یک موجود بشری با حضور

بازماندگان غرق کشتی در این جزیره بریستول حکایت نمی‌کرد. جستجوهای ما در این روز و روز بعد هیچ نتیجه‌ای نداشت.

جستجوی جیم وست در توله نیز، که بیهوده کناره بریده بریده جزیره را سراسر طی کرده بود، همین نتیجه را داشت. چند گلوله توپ هم که از کشتی شلیک کردیم حاصلی جز پراندن مرغان دریایی و ترساندن پنگوئن‌هایی که لبهٔ دریا صف کشیده بودند نداشت.

ضمن گردش با ناخدا لن‌گی به او گفتم:

ــ بی‌تردید شما عقیده کوک را دربارهٔ جزایر ساندویچ می‌دانید. وقتی اینجا راکشف کرد ابتدا تصور نمود پا به یک قاره گذاشته است وکوه یخ‌هایی که در خارج از دریای قطبی سرگردان‌اند از همین جا جدا می‌شوند. بعدها فهمید که اینها فقط مجموعه‌ای از جزیره‌های کوچک هستند. با وجود این عقیده او در مورد وجود یک قارهٔ قطبی در منطقه‌ای جنوبی‌تر از اینجاکم و بیش قطعی است.

ــ این را می‌دانم آقای جئورلینگ. ولی اگر این قاره وجود دارد باید نتیجه گرفت که به شکل یک هلال پهن و وسیع است، همانی که ودل و برادر من با شش سال فاصله در آن نفوذ کرده‌اند و این دریانورد بزرگ شانس کشف این گذرگاه را نداشته زیرا در مدار ۷۱ درجه متوقف شده است تا دیگران بعد از او کشف کنند... و دیگران می‌روند، کشف کنند...

ــ و ما از آن جمله خواهیم بود، ناخدا...

ــ بله... با یاری خدا! اگر کوک تأکید می‌کرد که هیچ‌کس هرگز دورتر از او نخواهد رفت، و اگر زمین‌هایی وجود دارند هرگز کشف نخواهند شد، آینده ثابت کرد که در اشتباه بوده است به طوری که تاکنون تا ورای مدار ۸۳ درجه رفته‌اند.

ــ شاید هم جلوتر، با این آرتور پیم خارق‌العاده...

ــ شاید، آقای جئورلینگ. راستش این است که ما دلیلی برای اندیشیدن به آرتور پیم نداریم چون او و رفیقش دیرک پیترز به آمریکا بازگشته‌اند...

ــ ولی... اگر برنگشته باشند...

ناخدا لن‌گی به سادگی پاسخ داد:

ــ تصدیق می‌کنم که ما به این احتمال نیندیشیده‌ایم...

۱۱

از جزایر ساندویچ تا مدار قطبی

کشتی هالبران شش‌روز پس ازحرکت به‌سوی جنوب‌غربی، با برخورداری از هوای مساعد، به جزایر «نیوسوت ـ آرکنی New-South-orkneys» رسید که شامل دو جزیرهٔ اصلی بود: در غرب جزیره وسیع‌تر «کوروناسیون» که قله غول‌آسایش بیش از ۲۵۰۰ پا ارتفاع داشت و در شرق جزیره «لوری» به دماغه «داندیس» در سمت غرب منتهی می‌شد. در اطراف آن جزایر کوچکتر «سادل»، «پاول» و جزایر کوچک بی‌شماری به شکل کله قند از آب سر در آورده بودند. باز هم در غرب جزیره‌های «ایناکسه سیبل»[1] و «دِزِسپوار»[2] که چون دریانوردی نتوانسته در یکی پهلو بگیرد و از دسترسی به دیگری ناامید شده آنها را چنین نامیده است.

این مجمع‌الجزایر را پامر آمریکایی و باتول (Botwel) با هم در سال‌های ۱۸۲۱ و ۱۸۲۲ کشف‌کرده‌اند که روی مدار ۶۱ درجه بین نصف‌النهارهای ۴۴ و ۴۷ درجه قرار دارند.

---

۱. Inaccessible به معنی «دست نیافتنی»

۲. Désespoir به معنی «نومیدی»

وقتی هالبران نزدیک‌تر شد، ما توانستیم از سمت شمال توده‌های درهم ریختهٔ سنگ و خاک و کوه‌های کوچک سر راست را ببینم که شیب آنها مخصوصاً در جزیرهٔ «کوروناسیون» ملایم‌تر می‌شد و به سوی ساحل می‌رفت. در پای آنها قطعات عظیم یخ درهم و برهم انباشته شده بود. این یخ‌ها دو ماه دیگر در دریا رها شده به سوی آب‌های گرمتر می‌رفتند. آن وقت فصلی شروع می‌شد که در آن کشتی‌های صید نهنگ پیدا می‌شوند تا به صید نهنگ بپردازند. تعدادی از افراد آنها نیز برای تعقیب فوک‌ها و فیل‌های دریایی در این جزایر می‌مانند.

ناخدا لن‌گی که نمی‌خواست در میان تنگه‌ای که جزایر را به دو دسته مجزا تقسیم می‌کرد و تخته‌سنگ‌ها و قطعات یخ آن را انباشته بود، گیر بیفتد ابتدا به انتهای جنوب شرقی جزیره «لوری» حرکت کرد و روز ۲۴ را در آنجا گذراند و سپس، بعد از گردش به دور دماغهٔ «داندیس» به ساحل جنوبی جزیره «کوروناسیون» رفت و روز ۲۵ نوامبر را در آنجا توقف کرد. جستجوهای ما دربارهٔ دریانوردان جین همه بی‌حاصل بود.

اگر در سپتامبر ۱۸۲۲، ودل به قصد شکار فوک پشم‌دار به این جزایر آمده و به خاطر سختی زمستان وقت و زحمت خود را هدر داده بود، هالبران این بار توانست انبار خود را از این دوزیستان پر کند.

هزاران پرنده جزایر را پرکرده بودند. غیراز پنگوئن‌ها، روی این صخره‌های پوشیده از فضله پرندگان تعداد زیادی مرغ شناگر سفید دیده می‌شد که من قبلاً فقط نمونه‌هایی از آن دیده بودم. مرغان دراز پا و مرغان دریایی با نوک‌های مخروطی کوتاه با حلقهٔ قرمزی دور چشمان که به‌راحتی شکار می‌شدند.

در مورد گیاهان جزیره نیوسوت ـ آرکنی، که پوشیده از شیست کوارتز غیر آتشفشانی بود، فقط باید از انواع جلبک‌ها و خزه‌ها یاد کرد که روی صخره‌ها و شیب‌ها را پوشانده بود.



اینها بهتر از جوجه هستند

باید بگویم که بوسمن و کارکنانش فرصت را برای شکار صدها پنگوئن از دست ندادند و این کار را نه از روی غریزه قابل سرزنش خرابکاری بلکه با میل کاملاً مشروع فراهم آوردن مواد غذایی تازه برای سرنشینان کشتی انجام دادند.

هارلیگرلی به من گفت:

ــ اینها بهتر از جوجه هستند. در کرگلن از این‌ها نخورده‌اید؟
ــ چرا بوسمن، ولی آتکینز آن را تهیه می‌کرد.
ــ خیلی‌خوب، اینجا هم اندیکوت می‌پزد و خواهیدید توفیری ندارد. و در واقع، چه در اتاق ناهارخوری افسران و چه در اتاق خدمه، همه از خوراک این پنگوئن‌ها که نشانهٔ هنر آشپزی اندیکوت بود لذت می‌بردند.

هالبران، ساعت شش صبح روز ۲٦ نوامبر رو به سوی جنوب بادبان گشود و با یک محاسبه دقیق از نصف‌النهار ۴۳ درجه بالا رفت. این مسیری بود که ودل و سپس ویلیام گی رفته بودند و اگر کشتی ما از آن به شرق یا غرب منحرف نمی‌شد، لاجرم به جزیرهٔ تسالال می‌رسید. با این حال، باید همیشه مشکلات کشتیرانی را در نظر گرفت.

بادهای شرقی بسیار ثابت حرکت ما را تسهیل می‌کرد. کشتی همهٔ بادبان‌هایش را افراشته بود و با سرعتی پیش می‌رفت که باید بین ۱۱ تا ۱۲ میل حفظ می‌شد. اگر این سرعت ادامه می‌یافت سفر بین جزایر نیوسوت ـ آرکنی و مدار قطبی کوتاه می‌شد.

و چون ناخدا لن‌گی و من دربارهٔ این موضوع صحبت می‌کردیم، من گفتم:
ــ هالبران تا اینجا همیشه باد مساعد را پشت سر داشته است. اگر همین وضع ادامه یابد، ما باید پیش از شکستن یخ‌ها به یخکران برسیم.
ــ شاید بله... شاید هم نه، زیرا امسال فصل به طور خارق‌العاده‌ای زودرس است. در جزیره «کوروناسیون» مشاهده کردیم که قطعات یخ شش هفته زودتر از معمول از کناره جدا می‌شدند.
ــ شرایط خوبی است ناخدا، و امکان دارد کشتی ما بتواند در هفته اول دسامبر از یخکران بگذرد در حالی که اغلب کشتی‌های دیگر پیش از پایان ژانویه به آنجا نمی‌رسند.
ــ در واقع، ملایمت درجه حرارت به ما خدمت کرده است.

ـ این را هم اضافه کنم که بیسکوئه در دومین سفر اکتشافی خود، فقط در اواسط فوریه در این سرزمین، که روی ۶۴ درجه طول جغرافیایی قرار دارد و کوه‌های ویلیام و استووربی بر آن مسلط است پهلو گرفت. سفرنامه‌هایی که شما در اختیارم گذاشته‌اید این را تأیید می‌کند...

ـ دقیقاً همین طور است.

ـ از حالا، پیش از یک ماه، ناخدا...

ـ پیش از یک ماه، امیدوارم در آن سوی یخکران به دریای آزاد برسیم که ودل و آرتور پیم با آن همه پافشاری وجود آن را اعلام داشته‌اند. ما کاری نداریم جز اینکه در شرایط عادی، ابتدا تا جزیرهٔ کوچک بنت (Bennet) و سپس تا جزیرهٔ تسالال کشتیرانی کنیم. روی دریایی چنین آرام و گسترده چه مانعی می‌تواند ما را متوقف کند و یا باعث تأخیر ما بشود؟

ـ من هم مانعی در پیش نمی‌بینم دستکم تا وقتی که به پای دیوار یخکران برسیم. عبور از این دیوار یخی مشکل اصلی ماست و تنها چیزی است که می‌تواند مایهٔ دل‌نگرانی ما باشد... و اگر باد شرق دوام داشته باشد.

ـ دوام خواهد داشت، آقای جئورلینگ. همه کشتیرانان دریاهای جنوبی شاهد تداوم این بادها بوده‌اند. خود من هم همین‌طور. من می‌دانم که بین مدار ۳۰ و مدار ۶۰ معمولاً بادهای شدید از بخش غربی می‌وزد. ولی بالاتر از آن، به دنبال یک تغییر جهت بسیار شناخته شده، بادهای مخالف غلبه می‌کنند و شما فراموش نکرده‌اید که پس از عبور از این محدوده، باد به طور منظم در همین جهت می‌وزد...

ـ درست است ناخدا و من از آن خوشحالم. بعلاوه اعتراف می‌کنم ـ و از این اعتراف هم ناراحت نیستم ـ که دارم خرافاتی می‌شوم...

ـ و چرا نباشید آقای جئورلینگ؟... در پذیرش دخالت یک قدرت فوق طبیعی در عادی‌ترین شرایط زندگی چه چیز غیرعقلایی وجود دارد؟... و ما،

دریانوردان هالبران، آیا اجازه داریم در آن شک کنیم؟... به خاطر بیاورید برخورد با این پاترسون بدبخت را در سر راه کشتی‌مان... آن یخپاره را که تا محلی که ما عبور می‌کردیم آورده شده بود و تقریباً خیلی زود آب شد... خوب فکر کنید آقای جئورلینگ، آیا این وقایع ناشی از نظام الهی نیست؟... من پا را فراتر می‌گذارم و تأیید می‌کنم که خداوند، بعد از همهٔ این کارها که برای هدایت ما به سوی هموطنانمان در کشتی جین انجام داده، ما را ترک نخواهد کرد...

ــ من هم مثل شما فکر می‌کنم ناخدا. به عقیدهٔ من هم دخالت خدا انکارپذیر نیست. اینکه تقدیر نقشی را که آدم‌های سطحی‌نگر به آن نسبت می‌دهند در صحنهٔ انسانی بازی کند اشتباه محض است.. همهٔ وقایع با یک رشتهٔ اسرارآمیز به هم متصل است... با یک زنجیر...

ــ یک زنجیر آقای جئورلینگ، که در آنچه به ما مربوط است، اولین حلقهٔ آن یخپارهٔ پاترسون بود و آخرینش جزیرهٔ تسالال خواهد بود. آه! برادر بیچارهٔ من! که یازده سال است با همکاران مفلوک خود در آنجا متروک افتاده بی‌آنکه حتی امیدوار باشد که روزی نجات خواهد یافت!... و پاترسون، در شرایطی از آنها دور شده که ما نمی‌دانیم، همان‌گونه که آنها نیز نمی‌دانند چه بر سر او آمده است! وقتی به این مصیبت‌ها می‌اندیشم قلبم فشرده می‌شود، ولی مطمئن باشید آقای جئورلینگ، که دچار ضعف نخواهد شد مگر شاید زمانی که برادرم خود را در آغوشم بیندازد!

ناخدا لن‌گی دچار چنان احساسات و هیجان شدیدی شده بود که چشمان من نیز از اشک خیس شد. نه! جرأت آن را نداشتم که پاسخ دهم این عملیات نجات با بدبیاری‌هایی همراه خواهد بود. بدون تردید شش ماه بود که ویلیام گی و پنج ملوان کشتی جین هنوز در جزیرهٔ تسالال بودند چون دفترچهٔ پاترسون آن را تأیید می‌کرد... ولی در چه وضعی بودند؟ آیا اسیر این

جزیره‌نشینان هستند که آرتور پیم تعداد آنها را چندین هزار تخمین زده است بدون احتساب اهالی جزایر غرب آن؟ از همین حالا، آیا نباید منتظر حملاتی از سوی این تو ـ وایت رئیس جزیرهٔ تسالال باشیم که شاید مقاومت هالبران بیش از جین نباشد؟

بله!... بهتر بود که به خدا پناه ببریم. دخالت خدا تا اینجا به صورتی درخشان بروز کرده است. این مأموریت را خدا به ما محول کرده است و ما برای اجرای آن، هر آنچه را که از دست بشر ساخته است انجام خواهیم داد.

باید خاطرنشان کنم که کارکنان قدیمی کشتی نیز با این احساس حرکت کرده و در امیدواری ناخدای محبوب خود شریک بودند. اجیرشدگان تازه شاید نسبت به نتیجهٔ سفر بی‌تفاوت بودند ولی تا وقتی که دستمزدشان پرداخت می‌شد وظیفه‌شان را انجام می‌دادند. البته به استثنای هانت. اصلاً به نظر نمی‌رسید که این مرد به خاطر درآمد یا جایزه این خدمت را به عهده گرفته باشد. چنان که حرفی هم از آن نمی‌زد. گو اینکه او از هیچ چیز به هیچ کس حرفی نمی‌زد. هارلیگرلی به من گفت:

ــ تصور می‌کنم که به فکرش هم نیست! من هنوز رنگ کلام او را نشناخته‌ام! در کار مکالمه او همان قدر جلو می‌رود که کشتی لنگر انداخته روی لنگر حرکت می‌کند!

گفتم:

ــ او با من هم حرف نمی‌زند.

ــ شما می‌دانید این آدم مخصوص چه کاری تا حالا باید کرده باشد؟

ــ نه، شما بگویید.

ــ او باید در دریاهای جنوب خیلی دور رفته باشد. بله، خیلی دور... با آنکه در این باره مثل یک ماهی در تابه ساکت است! چرا ساکت است، به‌خودش مربوط می‌شود ولی اگر این خوک دریایی از مدار قطبی و حتی

یخکران نگذشته و ده درجه‌ای هم جلوتر نرفته باشد، می‌خواهم که اولین ضربه دریا مرا از کشتی به پایین سرنگون کند!

ــ این را از کجا فهمیدی؟

ــ از چشم‌هایش آقای جئورلینگ! در همهٔ لحظات، کشتی در هر وضعیتی که باشد، چشم‌هایش به سوی جنوب دوخته شده است... چشمانی که هرگز نمی‌درخشند... ثابت، مثل فانوس‌های دریایی...

هارلیگرلی مبالغه نمی‌کرد، من هم متوجه این امر شده بودم. هارلیگرلی ادامه داد:

ــ این وحشی، وقتی نوبت کارش نیست، تمام وقت آرنجش را به نرده‌های لبهٔ کشتی تکیه می‌دهد و ساکت و بی‌حرکت می‌ماند... وقتی هم که پشت سکان قرار می‌گیرد، ملاحظه کرده‌اید؟ دست‌های گنده‌اش چنان دسته را می‌گیرند که گویی به فرمان چسبیده‌اند!... وقتی هم که به محفظه قطب‌نما چشم می‌دوزد خیال می‌کنی آهن‌ربای قطب‌نما جذبش کرده است! من خودم را ملاح ماهری می‌دانم ولی در مقایسه با قدرت هانت هیچم!... با بودن او پشت سکان، حرکت‌های کشتی هر قدر هم شدید باشد، عقربک کوچک‌ترین انحرافی پیدا نمی‌کند. شب اگر چراغ محفظه خاموش شود مطمئنم که هانت آن را دوباره روشن نمی‌کند و با آتشی که از مردمک چشمش ساطع می‌شود صفحه قطب‌نما را روشن و کشتی را در جهت درست هدایت می‌کند!

بوسمن هر وقت با من بود، دوست داشت بی‌توجهی ناخدا لن‌گی و جیم وست به پرحرفی‌هایش را جبران کند! در کل، اگرچه هارلیگرلی درباره هانت نظرات کمی افراطی داشت ولی باید اعتراف کنم که حالات این شخصیت عجیب آن را ایجاب می‌کرد. اگر با نظر مثبت نگاه می‌کردیم می‌توانستیم او را در ردیف موجودات نیمه تخیلی قرار دهیم. اگر **ادگارپو** او را شناخته بود حتماً یکی از عجیب‌ترین قهرمانان خود می‌کرد.

در چند روز آینده، بدون کمترین حادثه و بی‌آنکه هیچ چیز یکنواختی حرکت ما را قطع کند، کشتیرانی در شرایطی عالی ادامه یافت. با باد خنک شرقی کشتی حد اکثر سرعت را گرفته بود و شیاری سفید پهن و منظمی را چندین میل به دنبال خود می‌کشاند.

از سوی دیگر فصل بهار به تدریج پیش می‌رفت. نهنگ‌ها کم کم در دسته‌هایی خود را نشان می‌دادند. در این مناطق دریایی، برای کشتی‌های سنگین یک هفته کافی بود تا مخازن خود را از روغنی گرانبها پر کنند. بنابراین ملوانان جدید کشتی به خصوص آمریکایی‌ها ـ تأسف خود را از دیدن بی‌تفاوتی ناخدا به حضور این همه حیواناتی که ارزش هم‌وزن خود طلا را داشتند، پنهان نمی‌کردند. تعداد آنها آن قدر زیاد بود که این ملوانان هرگز در چنین موقعی از سال ندیده بودند.

در میان خدمهٔ کشتی آنکه بیش از همه واخوردگی خود را بروز می‌داد هیرن بود. او رئیس شکاری بود که همکارانش با کمال میل دستوراتش را اطاعت می‌کردند. با رفتار خشن و جسارتی که از وجناتش پیدا بود، توانسته بود ملوان‌های دیگر را تحت سلطهٔ خود بگیرد. این استاد شکار ۴۴ ساله ملیت آمریکایی داشت و بسیار ماهر و قوی بود و با توجه به عشق شدیدش به این حرفه، اگر در فرصتی نارضایی او به شکل خشن بروز می‌کرد من تعجب نمی‌کردم.

در مجموع، کشتی ما برای شکار مسلح نشده بود و وسایل لازم برای این کار را نداشت. ناخدا لن‌گی از وقتی که با کشتی هالبران سفر می‌کرد تنها به داد و ستد بین جزایر جنوبی اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام اشتغال داشت.

به هر حال، تعداد نهنگ‌هایی که ما در یک شعاع $\frac{1}{10}$ میل دریایی می‌دیدیم خارق‌العاده به نظر می‌رسید.

در آن روز، حوالی ساعت سه بعدازظهر به تکیه‌گاه مثلثی جلوی کشتی

تکیه داده بودم و جست و خیزهای یک زوج از این حیوانات عظیم را تماشا می‌کردم. هیرن آنها را با دست به همکارانش نشان می‌داد و این جملات بریده بریده از دهانش بیرون می‌جست:

ــ آنجا... آنجا... این یک بال‌دار است... دو تا... سه تا... با باله‌های عمودی به بلندی ۵ تا ٦ پا!... آنها را ببینید، بین دو آب به آرامی شنا می‌کنند، بدون کوچک‌ترین جهشی!... آه! اگر یک چنگک داشتم، روی سرم شرط می‌بندم که می‌فرستادم درست وسط یکی از چهار لکه زردی که روی بدنشان دارند!... ولی در این جعبه معامله هیچ چیز پیدا نمی‌شود!... آدم وقتی روی این دریاها کشتیرانی می‌کند برای صید است نه برای...

با خشم فحشی داد و آنگاه فریاد زد:

ــ این هم یک نهنگ دیگر!

یکی از ملوانان پرسید:

ــ این که مثل شتر یک کوهانه، قوزی در پشت دارد؟

ــ بله... شکم چین‌دار و بالهٔ بلند عمودیش را نگاه کن! شکار این نهنگ‌های قوزی آسان نیست چون در عمق زیادی شنا می‌کنند... راستش حق ماست که این نهنگ با دمش ضربه‌ای به پهلویمان بزند چون ما ضربهٔ چنگکی را حوالهٔ پهلوی او نکردیم!

ناگهان بوسمن فریاد زد:

ــ توجه! توجه!

این فریاد از ترس دریافت ضربهٔ دم نهنگ نبود که هیون آرزویش را داشت. بلکه یک نهنگ عظیم در امتداد کشتی قرار گرفته بود و به زودی یک ستون آب گندیده از دماغش بیرون می‌جست که صدایی شبیه طنین شلیک یک توپ در دوردست را داشت و جلوی عرشه کشتی تا دریچهٔ بزرگ پایین در آب فرو رفت.

هیرن غرید: «خوب شد!» و شانه بالا انداخت در حالی که دوستانش از این آب پاشی نهنگ قوزی ابراز تنگ خلقی می‌کردند.

علاوه بر این دو نوع نهنگ، نهنگ‌های بدون باله نیز مشاهده می‌شد (Right-Whale) که دردریاهای جنوب بوفور یافت می‌شود. عاری از باله‌ها پوششی ضخیم از چربی دارند و تعقیب آنها هیچ خطری تولید نمی‌کند. این نوع نهنگ در میان آب‌های جنوبگان نیز زیاد هستند چون این منطقه پر از نوعی خرچنگ‌های کوچک است که «خوراک نهنگ» نامیده می‌شوند و تنها غذای این تیره از نهنگ‌ها را تشکیل می‌دهند.

درست در فاصلهٔ کمتر از $\frac{۳}{۱۰}$ میلی کشتی یکی از این نهنگ‌ها شنا می‌کرد که ۶۰ پا طول داشت و می‌توانست صد بشکه روغن بدهد که سه تا از آنها برای تأمین بار یک کشتی با تُناژ متوسط را کفایت می‌کرد.

هیرن فریاد زد.

ــ بله!... این یک نهنگ بی‌باله است! آن را از آب گندیده که با ارتفاع کوتاه پرتاب می‌کند می‌شناسند. نگاه کنید... اینکه در سمت چپ، مثل یک ستون دود می‌بینید، از یک نهنگ بی‌باله می‌آید... همه اینها از جلوی دماغ ما می‌گذرند... ضرر مفت!... آدم وقتی که می‌تواند، اگر مخازنش را پر نکند مثل این است که کیسه‌های پول را در دریا خالی می‌کند! چه ناخدای بدبختی است آن که همهٔ این کالاها را از دست می‌دهد و چه ستمی به کارکنانش می‌کند...

صدای آمرانه‌ای گفت:

ــ هیرن! برو پشت سکان!... در آنجا راحت‌تر می‌توانی نهنگ‌ها را بشماری!

این صدای جیم وست بود.

ــ ستوان!...

ــ بی‌جواب! وگرنه تا فردا در آنجا نگهت می‌دارم!

هیرن بدون ادای کلمه‌ای اطاعت کرد. اصولاً هالبران برای شکار پستانداران دریایی به این منطقه نیامده بود و ملوانانی که در فالکلند اجیر شده بودند مطلقاً به عنوان صیاد نبودند. تنها هدف سفر ما را همه می‌دانستند و هیچ چیز نباید ما را از آن منحرف می‌کرد.

کشتی اینک بر سطح آبی سرخ رنگ می‌لغزید که به وسیلهٔ انبوه خرچنگ‌های کوچک رنگین شده بود، خرچنگ‌های کوچکی که «خوراک نهنگ» نامیده می‌شدند. نهنگ‌ها را می‌دیدیم که با تنبلی به پهلو خوابیده‌اند و به کمک ریش‌های استخوان بین فکین خود که مثل رشته‌هایی بین دو فک کشیده شده، این خرچنگ‌ها را جمع می‌کنند و هزار هزار تا به معده عظیم خود سرازیر می‌سازند.

در مجموع، چون در این ماه نوامبر در این بخش از اقیانوس اطلس جنوبی چنین تعدادی از تیره‌های مختلف نهنگ دیده می‌شدند، معلوم بود که حقیقتاً فصل به طور غیرعادی زود شروع شده است. ولی حتی یک کشتی شکار نهنگ در این شکارگاه‌ها دیده نمی‌شد.

اشاره گذرایی داشته باشم به اینکه در این نیمهٔ اول قرن، شکارچیان نهنگ کم و بیش دریاهای نیمکرهٔ شمالی را ترک کرده‌اند زیرا به دنبال صیدهای خرابگرو بیرویه، تیره پستاندران دریایی در آنها به ندرت دیده می‌شود. فعلاً مناطق جنوبی اقیانوس اطلس و اقیانوس آرام است که فرانسوی‌ها، انگلیسی‌ها و آمریکایی‌ها برای این شکار در آنها می‌گردند که البته صید نهنگ به بهای خستگی فوق‌العاده انجام می‌گیرد و احتمال دارد این صنعت پررونق قرن گذشته به زودی پایان بگیرد.

از زمانی که ناخدا لن‌گی با من دربارهٔ رمان ادگارپو بحث کرده بود، دیگر کمتر خوددار و کناره‌گیر بود و ما غالباً دربارهٔ همه چیز با هم صحبت می‌کردیم. آن روز به من گفت:

ـ حضور این نهنگ‌ها نشان می‌دهد که ساحل در فاصلهٔ کوتاهی است و این به دو دلیل: نخست اینکه این خرچنگ‌ها که خوراک آنهاست هرگز از خشکی زیاد فاصله نمی‌گیرند. دوم اینکه ماده‌های این تیره برای زاییدن به آب‌های کم عمق نیاز دارند.

گفتم:

ـ اگر چنین باشد ناخدا، چطور شده که ما هیچ گروهی از جزایر را بین نیو ـ سوت ـ آرکنی و مدار قطبی مشاهده نمی‌کنیم؟

ـ توجه شما درست است. برای دیدن یک ساحل ما باید ۱۵ درجه‌ای به غرب منحرف شویم، آنجا که محل استقرار جزایر نیو ـ سوت ـ شتلند، جزایر الکساندر و پطر و بالاخره ساحل گراهام است که بیسکو ئه کشف کرده بود.

ـ پس حضور نهنگ‌ها الزاماً نشانهٔ نزدیکی به خشکی نیست. این طور نیست؟

ـ من نمی‌توانم پاسخ شما را بدهم آقای جئورلینگ و ممکن است آنچه فرض کردم چندان معتبر نباشد. به این ترتیب منطقی‌تر خواهد بود که فزونی تعداد این جانوران را به شرایط اقلیمی امسال نسبت بدهیم...

ـ من توضیح دیگری به نظرم نمی‌رسد. و این با ملاحظات خود ما هم تطبیق می‌کند.

ـ بسیار خوب. پس برای بهره‌برداری از این شرایط عجله کنیم.

ـ بدون اعتنا به اعتراضات و انتقادات یک قسمت از خدمه...

ناخدا لن‌گی فریاد زد:

ـ این آدم‌ها برای چه اعتراض دارند؟ آنها که برای صید اجیر نشده‌اند! آنها نباید فراموش کنند که برای چه خدمتی سوار کشتی شده‌اند و جیم‌وست کار خوبی کرد که تو دهن این مردک زد... همکاران قدیمی من چنین اجازه‌ای به خود نمی‌دهند. ببینید آقای جئورلینگ، حیف شد که نتوانستم به مردان

خودم بسنده کنم. بدبختانه برای مقابله با جمعیت بومی جزیرهٔ تسالال این کار امکان نداشت...

مؤدبانه خودداری کردم از اینکه بگویم اگر نهنگ صید نمی‌کنند در عوض هیچ صید دیگری در کشتی هالبران ممنوع نیست. با توجه به اینکه به خاطر سرعت کشتی، انداختن تورهای بزرگ مشکل بود، بوسمن تورهای کشتی پشت کشتی بسته بود و فهرست غذای روزانه حداکثر بهره را از آن می‌برد و معده‌های خسته از مصرف دایمی گوشت نمک سود را بسیار راضی می‌کرد. ماهی‌هایی که در تورهای ما می‌افتاد ماهی آزاد، مارماهی، ماهی روغن و انواع دیگری از ماهی‌های اقیانوس بود که بسیار لذیذ بودند. با چنگک نیز خوک دریایی و پستانداران دیگری شکار می‌کردند که فیله و جگر آنها بسیار خوشمزه بود.

از لحاظ پرندگان نیز کم و کسری نداشتیم و انواع مرغان دریایی دسته دسته بالای کشتی در پرواز بودند که شکار آنها چندان مشکل نبود.

روز سی‌ام نوامبر، محاسبات دقیق نشان داد که ما در عرض جغرافیایی ٦٦ درجه و ۲۳ دقیقه و ۲ ثانیه هستیم. پس هالبران در این تاریخ مدار قطبی را که منطقه جنوبگان را احاطه کرده، گذشته بود.

۱۲

بین مدار قطبی و یخکران

هالبران پس از آنکه از این منحنی خیالی، که در فاصلهٔ ۲۳ درجه و نیم از قطب ترسیم شده، گذشت به نظر می‌رسید که در خطهٔ جدیدی، «این خطهٔ ماتم و سکوت» وارد شده است، که ادگارپو دربار‌ه‌اش می‌گوید: «این زندان جادویی

عظمت و افتخار که شاعر «لوتورا» آرزو می‌کرد برای ابد زندانی این اقیانوس بی‌کران غیرقابل توصیف باشد.»

به عقیدهٔ من ـ برای اینکه به فرضیه‌های اصیل‌تری متکی باشیم ـ منطقهٔ جنوبگان با مساحتی بالغ بر پنج میلیون میل مربع، همان‌گونه باقی مانده است که کرهٔ خاکی در دوره یخبندان بوده است.

می‌دانیم که در طول تابستان جنوبگان از یک روز دایمی برخوردار است که ناشی از حرکت وضعی و انتقالی زمین در مدار خود به دور خورشید است. سپس، وقتی که خورشید ناپدید شد، شب طولانی آغاز می‌گردد، شبی که غالباً با تشعشات فجرهای قطبی نورانی می‌شود.

در بحبوحه این فصل نور بود که کشتی ما به سیر و ساحت در این منطقهٔ ترسناک می‌پرداخت. روشنایی دایمی تا جزیرهٔ تسالال، که مطمئن بودیم سرنشینان جین را در آنجا باز خواهیم یافت، خاموش نمی‌شد.

یک ذهن خیال‌پرداز، قطعاً در نخستین ساعت‌هایی که در محدوده این منطقه جدید می‌گذراند، احساس هیجانات شدیدی می‌کرد و دچار توهم، کابوس و خیالات و اوهام بیمارگونه می‌شد و تصور می‌کرد که در یک عالم فوق طبیعی سیر می‌کند...

هنگام نزدیک شدن به این مناطق، آدمی از خود می‌پرسد که پرده ابری که گسترهٔ عظیمی را پوشانده چه چیزی را پشت خود پنهان کرده است... آیا در آنجا، آن‌گونه که آرتور پیم مدعی شده است، در زمینهٔ سه رشتهٔ حیاتی معدنی و نباتی و حیوانی، موجوداتی با یک «انسانیت» ویژه کشف خواهد کرد؟ این نمایشگاه جوی که هنوز پرده‌ای از مه روی آن را پوشانده، چه چیزی به او عرضه خواهد کرد؟ تحت فشار شدید رؤیاهایش، وقتی به بازگشت می‌اندیشد، آیا همهٔ امیدهایش را از دست نخواهد داد؟

حقیقت این است که من چنین حالت روانی نداشتم و با آنکه از مدتی پیش

بسیار هیجان زده بودم ولی می‌توانستم ذهن خود را در محدوده واقعیت نگهدارم. تنها یک آرزو داشتم و آن اینکه دریا و باد در آن سوی مدار قطبی نیز مثل این سوی آن همچنان مساعد باشد.

ناخدا لن‌گی، ستوان جیم وست، بوسمن و همهٔ کارکنان قدیمی وقتی فهمیدند کشتی از مدار ۷۰ درجه گذشته، نوری از شادی در چهرهٔ خشن و سوخته از باد و آفتابشان درخشید. روز بعد، هارلیگرلی با سیمایی شکفته به من نزدیک شد و با لحنی شاد گفت:

ـ هه! هه! آقای جئورلینگ، مدار قطبی را هم پشت سر گذاشتیم.

ـ نه کاملاً بوسمن! نه کاملاً!

ـ به زودی کامل می‌شود... ولی من یک دلخوری دارم.

ـ چه دلخوری؟

ـ اینکه ما کاری را که دریانوردان در عبور از خط پایان انجام می‌دهند نکردیم!

ـ شما حسرتش را می‌خورید؟

ـ بی‌تردید. هالبران باید مراسم یک نامگذاری جنوبی را انجام می‌داد!

ـ یک نامگذاری؟ و چه کسی را باید نامگذاری می‌کردید بوسمن، چون همهٔ مردان، مثل شما قبلاً در آن سوی این مدار کشتیرانی کرده‌اند؟

ـ ما، بله... ولی شما، نه، آقای جئورلینگ. و چرا این مراسم به افتخار شما برگزار نشود؟ خواهش می‌کنم.

ـ درست است بوسمن، این اولین بار در جریان سفرهای من است که تا این عرض جغرافیایی جلو آمده‌ام...

ـ چیزی که شایستهٔ یک نامگذاریست، آقای جئورلینگ... آره! بدون سر و صدای زیاد، بدون طبل و شیپور... و بدون وارد کردن «پدر آنتارکتیک» با ساز و برگ معمولیش!... اگر به من اجازه بدهید که شما را تبرک کنم...

در حالی که دستم را در جیب می‌بردم پاسخ دادم:

ـ باشد، هارلیگرلی! هر گونه دلت می‌خواهد مرا تبرک و نامگذاری کن!... این هم یک پیاستر برای اینکه در نزدیکترین کافه به سلامتی من بنوشی...

ـ و این نخواهد بود مگر در جزیرهٔ کوچک بنت یا در جزیرهٔ تسالال به شرطی که در این جزایر وحشی مهمانخانه‌ای باشد و آدم‌هایی نظیر آتکینز آن را تأسیس کرده باشند!

ـ بوسمن، من همیشه برمی‌گردم به هانت... به من بگو آیا او هم مانند ملوان‌های قدیمی حالران ازاینکه مدارقطبی را پشت‌سرگذاشته‌ایم‌راضی است؟

هارلیگرلی گفت:

ـ اگر بدانم! از این یکی هیچ چیز نمی‌توان فهمید... ولی همان طور که به شما گفتم او تاکنون با یخ‌ها و یخکران دست و پنجه نرم کرده است...

ـ چه باعث شده این فکر به سرت بیفتد؟

ـ همه و هیچ! این چیزها را باید احساس کرد!... هانت یک گرگ پیر دریاست که کوله‌بارش را در همهٔ گوشه‌های جهان کشانده است!

با بوسمن هم عقیده بودم و نمی‌دانستم چرا و با چه احساسی پیوسته او را زیرنظر داشتم و به او می‌اندیشیدم.

در اوایل ماه دسامبر، از یکم تا چهارم ماه، پس از آرامشی موقتی، باد گرایشی به کشاندن کشتی به سمت شمال غرب نشان داد که خوش‌خبر نبود. هوای بد معمولاً به صورت بوران و تندباد خودنمایی می‌کرد. با وجود این، اگر باد تا جنوب غرب پایین نمی‌آمد، جای شکایت زیادی نبود. در صورت اخیر، کشتی به کلی از راه خود منحرف می‌شد و یا برای نگهداشتن آن در مسیر خود به مبارزه شدیدی نیاز بود. و برای ما بهتر آن بود که از نصف‌النهاری که پس از حرکت از جزایر نیوسوت ـ آرکنی دنبال کرده بودیم به هیچ وجه منحرف نشویم.

ابراز نگرانی از این تغییرات قابل پیش بینی اوضاع جوی موردی نداشت. بعلاوه سرعت هالبران به طور محسوسی کاهش یافته بود زیرا باد کم کم آرام می‌شد و این آرامش در تمام روز چهارم و شب چهارم به پنجم ماه نیز ادامه یافت.

سحرگاه، بادبان‌ها بی‌حرکت در طول دکل‌ها آویزان بود و یا به چپ و راست نوسان داشت. با آنکه هیچ بادی به ما نمی‌رسید و سطح اقیانوس بدون چین و شکن بود، ولی نوسان‌های طولانی حرکت‌های موجی که از غرب می‌آمد، تکان‌های شدیدی به کشتی می‌داد.

ناخدا لن‌گی به من گفت:

ــ دریا چیزی را احساس می‌کند.

و در حالی که دستش را به سوی غرب دراز می‌کرد افزود:

ــ باید توفان شدیدی را از این جهت انتظار داشت.

جواب دادم:

ــ افق مه گرفته است. شاید خورشید طرف جنوب باشد...

ــ خورشید در این اقلیم حتی در تابستان چندان زوری ندارد! جیم؟

معاون نزدیک شد.

ــ اوضاع جوی را چگونه می‌بینی؟

ــ مطمئن نیستم... باید برای هر اتفاقی آماده بود ناخدا. من می‌روم بادبان‌های بلند را پایین بیاورم، بادبان‌های مثلثی بزرگ را ببندم و بادبان‌های مثلثی کوچک را برای کار انداختن آماده کنم... ممکن است در بعدازظهر افق باز شود ولی اگر گرفتار هوای بد شدیم، آمادهٔ پذیرش آن خواهیم بود.

ــ جیم، آنچه مهم است حفظ جهت کشتی در طول جغرافیایی است.

ــ سعی خودمان را می‌کنیم ناخدا زیرا در مسیر خوبی هستیم.

من پرسیدم:

ـ آیا دیده‌بانی حرکت نخستین یخ‌های شناور را اعلام نکرده؟

ناخدا جواب داد:

ـ چرا! اگر احتیاط ایجاب کند که خود را به سمت شرق یا غرب بکشیم، این کار را خواهیم کرد، البته فقط در صورت فورس ماژور.

دیده‌بانی اشتباه نکرده بود. در بعدازظهر توده‌های یخ را دیدیم که آهسته آهسته به سمت جنوب حرکت می‌کردند. جزیره‌هایی از یخ که هنوز، نه از لحاظ وسعت و نه از لحاظ ارتفاع، قابل توجه نبودند. مثلاً تعداد زیادی از آنها یخپاره‌های کوچک شناور بودند که انگلیسی‌ها آن را (Packs) می‌نامند، قطعاتی به طول سه تا چهار صد پا که گاهی شکل گرد دارند و گاهی دراز. این یخپاره‌ها، که احتراز از آنها آسان است، نمی‌توانستند مزاحم حرکت هالبراد شوند. اگرچه به کمک باد، این یخپاره‌ها شکل و مسیر خود را حفظ کرده و تا اینجا پیش آمده بودند ولی از این جلوتر نمی‌رفتند و به زودی ذوب می‌شدند.

حوالی ساعت دو، جریانات بزرگ جوی به صورت گردباد، از همه طرف هجوم آوردند و باد از همه جهات وزیدن گرفت.

کشتی به صورت وحشتناکی تکان می‌خورد و بوسمن ناچار بود روی عرشه اشیای آویزان را بگیرد تا در نوسان‌های کشتی از جا کنده نشوند.

حوالی ساعت سه، باد و بوران شدید با قدرتی خارق‌العاده از غرب ـ شمال غرب هجوم آورد. معاون بادبان‌های بالای دکل عقب، دکل جلو و بادبان سه گوش جلو را پایین آورد و امیدوار بود به این ترتیب در برابر تندباد جهت کشتی را حفظ کند و به سمت شرق منحرف نشود و از مسیر ودل دور نیفتند. یخ‌های شناور از این سمت هم به هم نزدیک و توده می‌شدند و برای یک کشتی خطرناکتر از آن نیست که در میان این هزارتوی متحرک گیر بیفتد.

زیر ضربات کولاک همراه با حرکت‌های موجی دریا، کشتی گاهی نوسان‌های شدیدی داشت. خوشبختانه بارهای کشتی نمی‌توانستند جا به جا

بشوند چون هنگام بارگیری با توجه به همهٔ احتمالات سفر دریایی با دقت کامل جاسازی شده بودند. ما به هیچ وجه ترس دچار شدن به‌سرنوشت گرامپوس را نداشتیم. آن کشتی بر اثر غفلت و ندانم کاری کارکنان خود غرق و نابود شده بود. فراموش نکرده‌ایم که این کشتی در دریا سر و ته شده بود و دیرک پیترز و آرتور پیم چندین روز از بدنهٔ آن آویزان بوده‌اند.

بعلاوه، پمپ‌ها یک قطره آب نمی‌دادند و در سایهٔ تعمیرات اساسی که به هنگام توقف در فالکلند انجام شده بود هیچ کدام از درزهای بدنهٔ کشتی و عرشه باز نشده بود.

اینکه توفان چقدر طول خواهد کشید، بهترین هواشناسان نیز نمی‌توانستند بگویند. ۲۴ ساعت، دو روز، سه روز هوای بد... کسی نمی‌دانست این دریای جنوبگان چه خوابی برایمان دیده است.

یک ساعت پس از آنکه تندباد کشتی را در میان گرفته بود، رگبار توأم با برف لاینقطع می‌ریخت و دلیل آن کاهش شدید دمای هوا بود که از ۳۶ درجهٔ فارنهایت (قریب ۲ درجه بالای صفر) بالاتر نمی‌رفت.

ساعت ۱۰ شب خورشید همچنان در بالای خط افق بود. در واقع ۱۵ روز دیگر لازم بود تا خورشید به نقطهٔ اوج مدار خود برسد و در فاصلهٔ ۲۳ درجه از قطب، همچنان اشعهٔ رنگ پریده و مایل خود را بر سطح جنوبگان می‌تاباند.

در ساعت ۱۰ و ۳۵ دقیقه تندباد شدت مضاعفی پیدا کرد. من نتوانستم تصمیم به رفتن در داخل کابین خود بگیرم و پشت اتاق کارکنان پناه گرفتم. ناخداگی و معاونش در چند قدمی من بحث می‌کردند. در این سر و صدای به هم خوردن وسایل، شنیدن صدای همدیگر مشکل بود ولی دریانوردان حرف‌های یکدیگر را از روی حرکت‌هایشان می‌فهمیدند.

اینک آشکار بود که کشتی از کنار یخ‌ها به سوی جنوب شرقی منحرف شده است و دیری نخواهد پایید که با آنها تلاقی خواهد کرد چون توده‌های یخ

کندتر از کشتی حرکت می‌کردند و این بدبیاری مضاعفی بود که ما را از راهمان بیرون می‌راند و خطر یک تصادف خطرناک تهدیدمان می‌کرد. اکنون حرکت‌های متناوب کشتی به چپ و راست چنان شدید بود که ترس از شکستن دکل‌ها هر زمان بیشتر می‌شد چون به طور هراس‌انگیز قوس برمی‌داشتند. به هنگام رگبار و تندباد تصور می‌شد که هالبران به دو نیم شده است. از عقب کشتی دیدن جلوی آن غیرممکن شده بود.

در پهنهٔ دریا، چند روشنایی مبهم امکان مشاهده یک دریای منقلب را فراهم می‌کرد که با خشونت به دیواره‌های مرتفع کوه یخ‌ها می‌خورد و می‌شکست گویی که به صخره‌های ساحلی برمی‌خورد و باران پودر شده در اثر باد آنها را می‌پوشاند.

تعداد یخپاره‌های سرگردان افزایش یافته بود و جای امیدواری بود که توفان فروکش کند و رسیدن به دیوار یخکران را میسر سازد.

با وجود این، کار مهم ما مقابله با باد بود و برای این منظور باید مسیر قطع و بادبان‌های کوچک افراشته می‌شد. کشتی دو دکلی، که در میان امواج گیر افتاده بود و بدنه‌اش دایماً از زیر ضربه می‌خورد و بدون تحمل تکان‌های شدید بالا نمی‌آمد، به شدت خسته شده بود. فرار، اصلاً فکرش را نباید می‌کردیم چون در چنین حالتی، کشتی در معرض شدیدترین خطر پرشدن امواج دریا از قسمت قدامی قرار می‌گرفت.

ابتدا، برای شروع عملیات باید زاویه جهت باد و محور کشتی را تنگ‌تر می‌کردیم. سپس بادبان بزرگ زیر بادبان چهار گوش به چوب عرضی پایین دکل وصل می‌شد و بادبان مثلثی کوچک در جلو قرار می‌گرفت و بادبان مثلثی دیگر در عقب... بدین ترتیب هالبران در شرایط مناسبی برای مقاومت در برابر تندباد و انحراف قرار می‌گرفت و آماده بود که اگر هوا بدتر شد، باز هم بادبان‌هایش را کاهش دهد.

برای کشیدن بادبان چهارگوش بر روی چوب عرضی پایین دکل باید از میله‌های دکل بالا می‌رفتند و برای این کار چهار مرد لازم بود.

اولی، که روی نردبان طنابی بین طناب‌های دکل‌ها جاگرفت هانت بود. دومی مارتین هالت، بادباندار کشتی بود. ملوان باری و یکی از اجیر شدگان نفرات بعدی بودند.

هرگز باور نمی‌کنم که مردی بتواند به فرزی و مهارت هانت کار بکند. به محض اینکه دست‌ها و پاهایش روی نردبان طنابی جاگرفت، خود را به بالای میله‌ها رساند، روی پله‌های نردبان طنابی خود را کشاند تا دستش به انتهای چوب افقی بین دکل‌ها برسد و بتواند طناب بادبان چهارگوش را باز کند.

مارتین هالت خود را به منتهی‌الیه جهت مخالف رساند در حالی که دو مرد دیگر در وسط مانده بودند.

وقتی بادبان پایین آورده شد، دیگر کاری جز اینکه آن را به پایین چوب عرضی وصل کنند نمی‌ماند. سپس بعد از آنکه هانت، هالت و دو ملوان دیگر پایین آمدند، بادبان را در پایین خواهند گسترد.

ناخدا لن‌گی و جیم وست می‌دانستند که زیر این بادبان‌ها، هالبران در وضع مناسبی حرکت خواهد کرد.

در حالی که هانت و دیگران مشغول کار بودند، بوسمن بادبان مثلثی کوچک عقب را آماده کرده بود و منتظر دستور جیم وست بود تا کاملاً برافراشته کند.

در این اثنا، تندباد با شدت و سرعت بی‌سابقه‌ای وزیدن گرفت. طناب‌های بین دکل‌ها که کاملاً کشیده بودند، مثل زه‌های فلزی صدا می‌دادند. از خود می‌پرسیدم: آیا بادبان‌ها، با آنکه کم شده‌اند، پاره پاره نخواهند شد؟...

ناگهان، تکانی وحشتناک همه چیز را روی عرشه سرنگون کرد. چند بشکه با شکستن بندهای خود روی عرشه تا نرده‌های اطراف کشتی غلتیدند. کشتی



من بطور مبهم توده‌ای را دیدم که هوا را شکافت.

آنچنان به سمت راست متمایل شد که آب دریا از سوراخ‌های جدار وارد کشتی شد.

من که بر اثر ضربه‌ای در برابر اتاق خدمه افتاده بودم چند لحظه‌ای نتوانستم بلند شوم... کشتی چنان به جلو خم شده بود که چوب افقی دکل بادبان چهار گوش سه تا چهار پا در آب فرو رفته بود.

وقتی این چوب از آب خارج شد، مارتین هالت که برای پایان کارش به منتهی‌الیه دکل بالا رفته بود ناپدید شد. آنگاه فریادی به گوش رسید، فریاد بادباندار که به وسیلهٔ حرکت موجی دریا کشیده می‌شد و بازوانش نومیدانه در وسط سفیدی‌های کف دریا تکان می‌خوردند.

ملوان‌ها به لبهٔ سمت راست کشتی دویدند، یکی طناب انداخت، یکی بشکه و یکی تکه چوب و خلاصه هر چیزی که می‌توانست در آب شناور بماند و مارتین بتواند خود را به آن بیاویزد و بیرون بیاید.

در لحظه‌ای که من به میله‌ای چنگ می‌انداختم تا خودم را سر پا نگهدارم، به طور مبهم توده‌ای را دیدم که هوا را شکافت و در میان امواج ناپدید شد.

آیا حادثهٔ دیگری نبود؟ نه!... یک عمل ارادی بود، یک عمل فداکارانه...

هانت پس از به پایان رساندن کارش، برای نجات جان مارتین هالت خود را به آب انداخته بود.

کسی از عرشه فریاد زد:

ـ دو مرد در دریا!

بله، دو... یکی برای نجات جان دیگری... آیا هر دو با هم غرق نمی‌شدند؟

جیم وست به سمت سکان دوید، و با یک چرخش فرمان، کشتی را $\frac{1}{4}$ به سمت باد کشاند و این تنها کاری بود که او می‌توانست انجام دهد بی‌آنکه از بستر باد خارج شود. آنگاه بادبان‌های مثلثی عقب و جلو را طوری تنظیم کرد که کشتی بی‌حرکت بماند.

ابتدا، در سطح کف آلود دریا مارتین هالت و هانت را دیدیم که سرهایشان از آب بیرون آمد...

هانت به سرعت شنا می‌کرد و به هالت نزدیک می‌شد. مارتین هالت که حدود دویست متری دور شده بود، روی آب بالا و پایین می‌رفت... یک نقطه سیاه رنگ که به زحمت در آن کولاک و بوران قابل تشخیص بود.

کارکنان پس از انداختن بشکه‌ها و چوب‌ها، منتظر ایستاده بودند چون هر چه از دستشان برمی‌آمد کرده بودند. در مورد فرستادن یک قایق به وسط این حرکت‌های موجی خشمگین و در این باد و توفان اصلاً فکرش را نمی‌شد کرد چون یا سرنگون می‌شد و یا به بدنهٔ کشتی می‌خورد و درهم می‌شکست.

ناخدا لن‌گی زیر لب زمزمه کرد:

ـ هر دو از دست رفته‌اند... هر دو!

سپس به معاونش گفت:

ـ جیم... قایق!

جیم وست جواب داد:

ـ اگر شما دستور بدهید من آن را به دریا می‌اندازم و خودم اولین کسی هستم که سوار می‌شوم... فقط دستور شما لازم است!

چند دقیقه‌ای اضطرابی غیرقابل وصف همهٔ شاهدان این صحنه را دربرگرفت. دیگر کسی به فکر اوضاع مغشوش هالبران نبود.

به زودی، وقتی هانت بار دیگر بین دو موج پدیدار شد، فریاد از همه سینه‌ها برخاست. او باز هم خود را جلو کشید و سپس، مثل اینکه تکیه‌گاه محکمی برای پایش یافته باشد، او را دیدیم که با قدرتی فوق بشری، خود را به سوی مارتین هالت، یا به طرف جایی که آن بدبخت در آنجا در حال غرق شدن بود انداخت.

جیم با تغییر در وضع بادبان‌ها کشتی را صد متری نزدیک‌تر برد و آنگاه بود که فریاد تازه‌ای بر سر و صدای دریا فایق آمد:

ـ هورا! هورا! هورا!

هانت با بازوی چپش، مارتین هالت را که قادر به هیچ حرکتی نبود حمایت می‌کرد و با بازوی دیگر با شدت و سرعت به سوی کشتی شنا می‌کرد.

جیم وست به سکاندار دستور داد:

ــ به سمت باد برو!... به سمت باد!

دسته سکان پایین آمد و بادبان‌ها با طنین سلاح‌های آتشین باز شدند...

هالبران مثل اسبی که روی دو پا بلند شود، روی امواج جهید... در حالی که گرفتار تکان‌های شدید عرضی و طولی بود. یک دقیقه پایان‌ناپذیر گذشت... به‌زحمت، از میان آب‌هایی که همچون گرد آب می‌چرخیدند، دو مرد که یکی دیگری را به دنبال می‌کشید قابل تشخیص بودند... سرانجام هانت به کشتی رسید و پارویی راکه به سوی او دراز کرده بودند گرفت. جیم وست فریاد زد:

ــ رسید! رسید!

و به ملوانی که پشت سکان بود اشاره کرد.

با یک حرکت دست هانت و مارتین هالت روی عرشه کشیده شدند، یکی پای دکل جلو افتاد در حالی که دیگری آماده بود تا به عملیات کمک کند.

مسئول بادبان‌های کشتی تحت مراقبت‌های لازم قرار گرفت و کم کم به خود آمد، و چشم‌هایش باز شد.

ناخدا لن‌گی، در حالی که روی مارتین هالت خم شده بود، گفت:

ــ تو از دور دورها آمدی مارتین هالت!

مارتین هالت گفت:

ــ بله... بله ناخدا!

بوسمن فریاد زد:

ــ این‌هانت بود که‌برای‌بیرون‌کشیدن تو‌از آب، زندگیش‌رابه‌خطر انداخت.

هالت نیم‌خیز شد، روی آرنجش تکیه کرد و به طرف هانت برگشت.

چون هانت در عقب ایستاده بود، هارلیگرلی او را به سوی هالت، که نگاه‌هایش لبریز از حق‌شناسی بود، هول داد. هالت گفت:

ــ تو مرا نجات دادی! بدون تو، من مرده بودم... ازت تشکر می‌کنم!

هانت پاسخی نداد.

ناخدا لن‌گی گفت:

ــ خوب، هانت... نمی‌شنوی؟

هانت به نظر می‌رسید چیزی نشنیده است.

مارتین هانت دوباره گفت:

ــ نزدیک شو هانت، ازت متشکرم... دلم می‌خواهد دستت را بفشارم...

و دستش را به سوی او دراز کرد. هانت چند قدم عقب کشید در حالی که سرش را تکان می‌داد. او حالت کسی را داشت که برای کاری چنان ساده نیازی به این همه تعارف ندارد...

آنگاه به سمت جلوی کشتی رفت و مشغول عوض کردن یکی از پایه‌های بادبان مثلثی جلو شد که دراثر تکان شدیدی که کشتی را سراپا لرزاند، شکسته بود.

این هانت، قطعاً یک قهرمان فداکاری و شجاعت بود! و قطعاً موجودی بود که قلبش را به روی هر احساسی بسته بود!

شدت توفان فرصتی نمی‌داد و بارها ما را به شدت نگران کرد. صدبار، با آنکه هانت با دست‌های محکم خود سکان را نگه می‌داشت، کشتی با خطر انحراف و سرنگونی مواجه شد...

بالاخره ناخدا لن‌گی به معاونش گفت:

ــ حالا ساعت ۵ صبح است. آیا لازم است فرار کنیم؟

ــ ما فرار می‌کنیم ناخدا، ولی ممکن است دریا ما را ببلعد!

در طول سه روز ششم، هفتم و هشتم، توفان در این مناطق به همراه تندباد توأم با برف ادامه داشت و درجهٔ حرارت به طور محسوسی نزول کرد. با وجود این کشتی توانست تعادل خود را حفظ کند. فقط بادبان مثلثی جلو در اثر تندباد پاره شد که بادبان مقاوم‌تری جای آن را گرفت.

لازم نیست بگویم که در جریان این اوضاع نامساعد، ناخدا لن‌گی نشان داد

که یک دریانورد واقعی است، جیم وست همه چیز را زیرنظر داشت، خدمهٔ کشتی با قاطعیت او را یاری دادند و هانت همیشه در کارها مقدم بر همه بود به خصوص هر وقت که عملیات مشکلی در پیش بود و یا خطری تهدید می‌کرد.

در واقع، کسی نمی‌توانست او را درست بشناسد. چه تفاوتی بود بین او و ملوانانی که در فالکلند اجیر شده بودند به خصوص این استاد شکار هیرن. او خیلی به سختی تن به کار می‌داد. البته اطاعت می‌کرد زیرا خواه ناخواه باید از افسری مثل جیم وست اطاعت کرد. ولی پشت سر، چه شکایت‌ها و چه بدگویی‌ها و انتقادها! می‌ترسیدم این رفتار عاقبت خوشی نداشته باشد.

ناگفته پیداست که مارتین هالت خیلی زود سرکارش برگشت و مطلقاً اخم و تخمی نداشت. با درک درستی از حرفه خود، تنها کسی بود که در مهارت و غیرت می‌توانست با هانت رقابت کند.

یک روز که او مشغول صحبت با بوسمن بود به وی گفتم:

ـ حالا با این هانت چگونه‌ای؟ آیا بعد از نجات تو، معاشرت بیشتری با تو پیدا کرده؟

ـ نه آقای جئورلینگ... حتی به نظرم می‌رسد از من دوری می‌جوید!

ـ از شما دوری می‌کند؟

ـ همان طور که پیش از آن می‌کرد.

ـ همینش عجیب است...

هارلیگرلی افزود

ـ من هم بارها متوجه این رفتار شده‌ام.

ـ یعنی از شما هم مثل دیگران فرار می‌کند؟

ـ از من بیش از دیگران!

ـ برای چه؟

ـ نمی‌دانم.

آنگاه بوسمن به هالت گفت:

ــ فراموش نکن که تو یک شمع بزرگ به او مدیونی... ولی سعی نکن آن را به‌افتخارش روشن کنی!... او را می‌شناسم... حتماً فوتش خواهد کرد!

از آنچه شنیده بودم تعجب می‌کردم. ولی با توجهی که به او داشتم، مطمئن شده‌بودم که‌هانت ازهرگونه‌تماس باماِرتین‌هالت‌احترازمی‌جوید. باور نمی‌کرد که حق دارد خواهان حق‌شناسی او باشد با آنکه زندگیش را نجات داده بود...

پس از نیمه شب ۸ به ۹، باد نشان داد که گرایشی به سوی شرق دارد، چیزی که هوا را تعدیل می‌کرد. اگر چنین شرایطی پیش می‌آمد، هالبران می‌توانست دوباره به مسیر قبلی خود برگردد و راه خود را روی نصف‌النهار ۴۳ درجه دوباره در پیش بگیرد.

با آنکه دریا هنوز سخت بود، حوالی ساعت دو بامداد سطح بادبان‌ها می‌توانست افزایش یابد. به این ترتیب جیم وست دستور تنظیم مجدد بادبان‌ها را صادر کرد و به اجرای آن پرداخت.

در این بخش از دریای جنوبگان، یخپاره‌ها به تعداد بیشتری از جا کنده می‌شدند و جا داشت فکر کنیم که توفان، با شتاب بخشیدن به شکستن یخ‌ها، احتمالاً در سمت شرق دیوار یخکران قطع شده است.

۱۲

امتداد یخکران

با آنکه مناطق ورای مدار قطبی به شدت منقلب بودند ولی باید بگویم که کشتیرانی ما تاکنون در شرایطی استثنایی انجام گرفته بود. و چه خوش اقبالی اگر در این نیمه اول ماه دسامبر، هالبران راه ودل را به روی خود باز می‌یافت؟

طی روز دهم دسامبر کشتی توانست بدون مشکل در میان یخپاره‌های شناور حرکت کند. جهت وزش باد به آن اجازه داد که در خطی مستقیم از وسط یخپاره‌ها پیش برود. با آنکه هنوز یک ماه تا زمان ذوب شدن کوه یخ‌ها و دیواره‌های بزرگ یخ باقی بود ولی ناخدا لن‌گی، که با این پدیده‌ها آشنا بود، تأکید می‌کرد که عارضه شکستن عمومی یخ‌ها، که هر سال در ماه ژانویه اتفاق می‌افتد، امسال در ماه دسامبر اتفاق خواهد افتاد.

احتراز از این توده یخ‌های متعدد سرگردان دردسری برای کارکنان کشتی نداشت. مشکلات واقعی در حقیقت روزهای بعد بروز می‌کردند که کشتی باید از میان یخکران راهی برای خود پیدا می‌کرد.

هیچ چیز غیرمنتظره و نگران‌کننده‌ای وجود نداشت. وجود یخ‌ها با رنگ‌آمیزی زردفامی در فضا، که برای کشتی‌های صید نهنگ آشنا بود، اعلام شده بود و آن پدیده‌ای از بازتاب انوار خورشیدی ویژهٔ مناطق یخبندان بود که جای اشتباهی باقی نمی‌گذاشت.

پنج روز متمادی هالبران روی آب حرکت می‌کرد بی‌آنکه کوچکترین خسارتی ببیند و بدون اینکه یک لحظه نگران تصادم و تصادفی باشد. درست است که هر چه به سوی جنوب پیش می‌رفت تعداد یخ‌ها افزایش می‌یافت و گذرگاه‌ها تنگ‌تر می‌شد. یک اندازه‌گیری دقیق در ۱۴ دسامبر موقعیت ما را در ۷۲ درجه و ۳۷ دقیقهٔ عرض جنوبی تعیین کرد در حالی که طول جغرافیایی همچنان بین نصف‌النهارهای ۴۲ و ۴۳ درجه بود. این نقطه‌ای بود که تاکنون کمتر کشتیرانی توانسته بود در ورای مدار قطبی به آن برسد. کشتی‌های بالنی و بلینگز هاوزن به اینجا نرسیده بودند و جیمز ودل فقط دو درجه جلوتر رفته بود.

کشتیرانی در میان این یخ‌های شناور تیره و کدر، که فضلهٔ پرندگان کثیفشان کرده بود کم‌کم حساس‌تر و خطرناکتر می‌شد. بعضی از آنها پر از لک و پیس

بود. در برابر حجم زیاد آنها کشتی ما چقدر کوچک به نظر می‌رسید. ارتفاع بعضی از یخ‌های شناور از دکل‌های ما بلندتر بود.

بزرگی و شکل آنها بسیار متفاوت و متنوع بود. برخی از این توده‌های درهم و برهم، با کنار رفتن مه و میغ، مثل الماس‌های تراش نخورده، اشعه خورشید را منعکس می‌کردند و منظرهٔ شگفت‌انگیزی به وجود می‌آوردند. طبقات یخ گاهی رنگ قرمز به خود می‌گرفتند و گاهی به رنگ‌های بنفش و آبی درمی‌آمدند که احتمالاً ناشی از انکسار نور بود.

من از تحسین این منظره، که در روایت آرتور پیم به چنان زیبایی و جذابیت شرح داده شده، هرگز خسته نمی‌شوم: اینجا اهرامی نوک تیز، آنجا گنبدهایی مدور شبیه یک کلیسای بیزانسی یا متورم مثل کلیساهای روسی، پستاندارانی که روی دوپا بلند شده‌اند، تخته‌سنگ‌های مسطح افقی، سنگ‌های ایستاده شبیه آنچه در دشت کارناک دیده می‌شود، کوزه‌های شکسته، جام‌های برگشته، و خلاصه همهٔ چیزهایی که نگاه یک خیالپرداز گاهی در ترتیب بوالهوسانه ابرها می‌یابد... آیا ابرها یخ‌های شناور دریای سماوی نیستند؟...

باید اعتراف کنم که ناخدا لن‌گی شجاعت زیاد را با احتیاط زیاد توأم می‌کرد و هرگز زیر باد از یک کوه یخ نمی‌گذشت مگر با حفظ فاصله‌ای که امکان هر گونه مانوور ضروری و ناگهانی را تضمین می‌کرد. او که با همهٔ اتفاقات این سفر دریایی آشنا شده بود، از گردش در میان این گروه یخ‌های شناور و سرگردان وحشتی نداشت.

آن روز به من گفت:

ــ آقای جئورلینگ، این اولین بار نیست که من خواسته‌ام در دریای قطبی رسوخ کنم ولی توفیق نیافته‌ام. خوب، این بار با احتمالی ساده دربارهٔ سرنوشت کشتی جین به صرافت انجام این سفر افتادم، حالا که این احتمال تبدیل به یقین شده است، آیا نباید این کار را بکنم؟

ــ متوجهٔ منظورتان هستم ناخدا، و به عقیدهٔ من، تجربه‌ای که شما از کشتیرانی در این مناطق دارید، باید شانس موفقیت ما را افزایش دهد.

ــ بی‌شک آقای جئورلینگ! با وجود این، آن سوی یخکران برای من نیز مثل بسیاری از دریانوردان ناشناخته است.

ــ ناشناخته؟ نه کاملاً. برای اینکه ما گزارش‌های بسیار جدی ودل را در اختیار داریم و اضافه کنم که گزارش‌های آرتور پیم را نیز داریم.

ــ بله، می‌دانم. آنها از وجود دریای آزاد حرف زده‌اند...

ــ آیا شما باورش ندارید؟

ــ چرا... باورش دارم. این دریا، به دلایلی معتبر، وجود دارد. در واقع، مسلم است که این توده‌هایی که به نام یخ‌های شناور یا کوه‌های یخ شناخته شده، نمی‌توانند در وسط دریا تشکیل شوند. فشار شدید و غیرقابل مقاومتی که به وسیله حرکت‌های موجی دریا وارد می‌آید، آنها را از قاره‌ها یا جزایر اقالیم مرتفع جدا می‌کند و سپس جریان‌های آب آنها را به سوی آب‌های معتدل‌تر می‌کشاند و در آنها ضربه‌ها متوقفشان می‌کنند و درجه حرارت پایه‌ها وکناره‌های آنها را به تدریج ذوب می‌کند...

جواب دادم...

ــ اینکه به نظر من هم چیز مسلمی می‌رسد.

ــ پس، این توده‌های یخ به هیچ وجه از یخکران نمی‌آیند بلکه در انحراف از مسیر خود به آن می‌رسند وگاهی آن را می‌شکنند و ازگذرهای آن عبور می‌کنند. بعلاوه نباید منطقهٔ جنوبی را با مناطق شمالی قیاس کرد. شرایط آن دو شبیه هم نیستند. کوک نیز تصدیق کرده است که هرگز در دریاهای گروئنلند به مشابه کوه‌یخ‌های دریای جنوبگان حتی درمناطق بسیارمرتفع،برنخورده است.

پرسیدم:

ــ این ناشی از چیست؟

ــ بی‌تردید ناشی از اینکه در نواحی شمالی تأثیر بادهای جنوبی اولی‌تر است. این بادها، پس از آنکه از ره‌آوردهای سوزان قاره‌های آمریکا، آسیا و اروپا پر شدند به آنجا می‌رسند و به بالا رفتن درجه حرارت هوا کمک می‌کنند. در اینجا، سرزمین‌های نزدیک‌تر، منتهی به‌دماغه‌های «امید نیک»، پاتاگونی و تاسمانی، هیچ گونه تغییری در جریان‌های هوایی به وجود نمی‌آورند. برای همین است که در محدوده جنوبگان درجه حرارت یکنواخت‌تر باقی می‌ماند.

ــ این بررسی و مطالعه شما بسیار مهم است و عقیده شما را در مورد وجود یک دریای آزاد توجیه می‌کند.

ــ بله... آزاد... دستکم در ده درجه بعد از یخکران... پس شروع به عبور از یخکران بکنیم تا بزرگترین مشکل ما نیز حل شود... شما حق داشتید بگویید که وجود این دریای آزاد را ودل به صراحت تأیید کرده است...

ــ و آرتور پیم هم همین طور، ناخدا.

ــ و آرتور پیم هم...

از پانزدهم دسامبر، دردسرهای کشتیرانی با افزایش تعداد یخ‌های شناور فزونی گرفت. با وجود این، باد همچنان مساعد بود و از شمال شرق به شمال غرب تغییر کرد بی‌آنکه هرگز گرایشی به افتادن به جنوب نشان دهد. حتی یک ساعت هم مسألهٔ حرکت در خلاف جهت باد بین یخ‌های شناور و کوه یخ‌ها، یا گذراندن شب زیر بادبان‌های کوچک مطرح نشد. بادگاهی شدیدتر می‌شد و لازم بود بادبان‌ها را پایین‌تر بیاوریم. آن وقت دریا را می‌دیدیم که در طول قطعات یخ کف کرده و آنها را مثل صخره‌های یک جزیرهٔ شناور از مه پوشانده است بی‌آنکه بتواند از حرکت بازشان دارد.

جیم وست بارها تعیین زاویه کرده بود و طبق محاسبات او ارتفاع این یخ‌های شناور معمولاً بین ۲۰ تا ۲۰۰ متر بود.

من به حساب خودم با ناخدا لن‌گی همعقیده بودم که چنین توده‌هایی فقط در حاشیه خشکی ـ احتمالاً در حاشیه یک سرزمین قطبی ـ می‌توانست تشکیل شود. ولی مسلم بود که در این خشکی باید خلیج‌ها، جلورفتگی‌های دریا و تنگه‌هایی وجود داشته باشد که به کشتی جین امکان دسترسی به محل استقرار جزیرهٔ تسالال را فراهم آورده است.

و آیا وجود همین قارهٔ قطبی نیست که در راه پیشرفت کاشفان تا قطب جنوب ایجاد مانع می‌کند؟ احتمالاً همین قاره قطبی نقطه اتکایی محکم برای کوه یخ‌ها به وجود آورده است و این قطعات، در فصل شکستن یخ، از آنها جدا می‌شوند.

پس می‌توان تصدیق کرد که ناخدا ویلیام گی، ناخدای کشتی جین،هنگام عبور از مدار ۸۳ درجه، خواه به رهنمون غریزهٔ دریانوردی خود و یا به طور اتفاقی، باید از میان چند شاخه پهن دریا گذشته باشد.

کارکنان کشتی ما، دستکم جدیدها، نگذاشتند از دیدن حرکت کشتی از لابلای این توده‌های متحرک خیلی هیجان‌زده بشوند زیرا کارکنان قدیمی نخستین بارشان نبود که با چنین وضعی مواجه می‌شدند. گو اینکه به زودی عادت آنها را نسبت به غیرمنتظره‌های این دریانوردی بی‌اعتنا می‌کرد.

آنچه بایستی به سرعت و دقت تدارک می‌شد، ترتیب یک مراقبت دایمی بود. پس جیم وست دستور داد چلیکی را به بالای دکل قدامی کشتی نصب کردند ـ که به آن «آشیانه کلاغ» می‌گویند ـ و یک دیده‌بان در آنجا قرار داد که دایم در حال نگهبانی بود.

هالبران، به کمک یک باد دایره‌ای به سرعت حرکت می‌کرد. دمای هوا قابل تحمل و حدود ۴۲ درجهٔ فارنهایت (۴ تا ۵ درجه بالای صفر) بود. خطر فقط از سوی مه غلیظ بود که غالباً بالای این دریای پر از مانع موج می‌زد و احتراز از برخورد با یخ‌های شناور را مشکل می‌کرد.



این مرد هر جا که لازم بود، خود را مفید و کارآمد نشان می‌داد...

طی روز شانزدهم کارکنان بی‌نهایت خسته شدند. تکه‌ها و قطعات یخ گذرگاه‌های تنگ و باریکی بین خود باقی می‌گذاشتند. این قطعات بریده، با زوایای تند خود ما را مجبور می‌کردند که دایماً تغییر وضعیت بدهیم.

در هر ساعت دستکم چهار تا پنج بار این فرمان طنین می‌انداخت:

ـ حرکت نزدیک باد!

سکاندار یک لحظه از فرمان غفلت نمی‌کرد و ملوان‌ها دایماً مراقب بادبان‌های بزرگ و کوچک بودند. در چنین شرایطی هیچ کس از زیر کار در نمی‌رفت و هانت بین همه ممتاز بود.

این مرد، که روحاً یک دریانورد بود، هر جا که لازم بود طنابی بالای قطعه یخ ببرند و با یک لنگر پرتابی در آنجا ثابت کنند تا با بستن آن به محور افقی لنگر کشتی، حرکت آرام کشتی را برای دور زدن مانع تسهیل نمایند، خود را بسیار مفید و کارآمد نشان می‌داد. کافی بود بازوان کاذب را دراز کنند تا آنها را به دور یک برآمدگی قطعه یخ بپیچند. آن وقت هانت داخل یک قایق می‌پرید و آن را از میان تکه یخ‌ها هدایت می‌کرد و بر سطح لغزنده یخ شناور پیاده می‌شد. بنابراین ناخدا لن‌گی در میان کارکنانش، برای هانت حساب جداگانه‌ای باز کرده بود. ولی چیز اسرارآمیزی که در شخصیت وی وجود داشت نمی‌گذاشت کسی درباره‌اش بیش از حد کنجکاوی بکند.

بارها، هانت و مارتین هالت در یک قایق سوار شدند تا عملیات خطرناکی را با هم انجام دهند. اگر هالت دستوری می‌داد، هانت با مهارت کامل اجرا می‌کرد ولی هرگز جوابی به او نمی‌داد.

در این تاریخ، به نظر می‌رسید که هالبران نباید از یخکران خیلی دور باشد. اگر راهش را در همین مسیر ادامه می‌داد قطعاً خیلی زود به آن می‌رسید و آنگاه فقط باید به جستجوی یک گذرگاه می‌پرداخت. تا این لحظه، از بالای یخ‌های شناور و از قله‌های عجیب کوه‌های یخ، دیده‌بان نتوانسته بود خط‌الرأس پیوسته و نوک تیزی از یخ‌ها را مشاهده کند.

روز شانزدهم احتیاط جدی و دقیقی را ایجاب کرد زیرا سکان کشتی که در اثر یک تکان اجتناب‌ناپذیر سست شده بود، در خطر از جا در رفتن قرار گرفت. در همین زمان، چندین ضربه به وسیلهٔ تکه‌های شناور یخ، که از یخ‌های

بزرگ خطرناکتر بودند، به فرورفتگی‌های عقب کشتی وارد آمد. در واقع، وقتی این قطعات یخ خود را به پهلوی کشتی می‌زدند، تصادم‌های شدید دیگری نیز به دنبال داشت. با همه اینها، هالبران که بدنه و چفت و بست محکمی داشت، نه از سرنگون شدن هراس داشت و نه از اینکه رویه فلزیش کنده شود چون اصولاً رویه فلزی نداشت.

در مورد پایه سکان، جیم وست آن را بین دو قطعه چوب قرار داد و سپس با چوب‌های کاج محکم کرد و در قسمت ساقه با نوعی پوست پوشاند که برای محافظت آن کافی به نظر می‌رسید.

نباید تصور کرد که پستانداران دریایی این منطقهٔ پر از قطعات کوچک و بزرگ یخ را ترک کرده بودند. نهنگ‌ها دسته دسته در آنجا ظاهر می‌شدند و چه نمایش پربایی بود هنگامی که ستون‌های آب از دماغ‌های آنها جستن می‌کرد! پرندگان قطب جنوب نیز بوفور بالای کشتی و قطعات شناور یخ پرواز می‌کردند.

در بامداد روز ۱۷ دسامبر بود که مأمور «آشیانهٔ کلاغ» بالاخره پیدایی یخکران را اعلام کرد:

ــ سمت راست جلو!

در پنج یا شش میل به سمت جنوب خط‌الرأس دندانه دندانه پایان‌ناپذیری قد برافراشته بود که نیمرخی از آن در زمینهٔ روشن آسمان هویدا بود و در طول آن هزاران قطعه یخ شناور بودند. این سد بی‌حرکت از شمال غرب به جنوب شرق کشیده شده بود و با حرکت در امتداد آن کشتی ما چند درجه نیز به سمت جنوب پیش می‌رفت.

اینک، اگر بخواهیم به درستی از تفاوت‌هایی که بین «یخکران» و «سد یخی» وجود دارد آگاه باشیم بهتر است به خاطر بسپاریم که سد یخی [یا کوه یخی؟] هرگز در وسط دریا تشکیل نمی‌شود چون لازم است که بر روی پایه‌ای

محکم قرار گیرد چه برای اینکه سطوح عمودی خود را در طول یک کناره استوار کند و چه برای اینکه قله‌های کوهستانی خود را در پشت این سطوح برافرازد. ولی اگر این سد نمی‌تواند هسته ثابت محمل خود را ترک کند، به گفتهٔ بصیرترین دریانوردان، همهٔ این کوه یخ‌ها و قطعات یخی شناور به اندازه‌های مختلف، که ما در پهنهٔ دریا شاهد حرکت آنها هستیم، از همین سد یخی جدا می‌شوند. سواحلی که آن را نگه می‌دارند تحت تأثیر جریان‌هایی که از دریاهای گرمتر می‌آیند قرار می‌گیرند. در زمان جزر و مدهای اقتران[1] که ارتفاع آب گاهی خیلی بالا می‌آید، سطح سد گود می‌شود، تراشیده می‌شود، شکاف برمی‌دارد و صدها قطعهٔ عظیم با سر و صدایی هولناک از آن جدا می‌شود و در دریا می‌افتد، فرو می‌رود و سپس به سطح آب می‌آید و آنگاه تبدیل به کوه یخ می‌شود که یک سومش در آب فرورفته است و شناور باقی می‌ماند تا زمانی که تأثیرات اقلیمی مناطق پایین‌تر آن را ذوب و در آب حل می‌کند.

یک روز که دربارهٔ این موضوع با ناخدا لن‌گی صحبت می‌کردم گفت:

ــ این توضیح درست است و برای همین است که سد یخی مانع غیرقابل عبور برای دریانورد ایجاد می‌کند زیرا پایه‌اش یک زمین ساحلی است. ولی یخکران چنین نیست. یخکران جلوتر از خشکی، روی خود اقیانوس، با به هم پیوستن مداوم قطعه یخ‌های شناور ساخته می‌شود و چون در معرض حمله حرکت‌های موجی دریا و سایش آب‌های گرمتر فصل تابستان قرار دارد، از هم می‌گسلد و گذرهایی در آن باز می‌شود که تعدادی از کشتی‌ها تاکنون توانسته‌اند از آن عبور کنند.

اضافه کردم:

---

۱. جزر و مدهای شب‌های مهتابی به خصوص شب ۱۴ که ماه و خورشید به هم نزدیک‌ترند. م

ــ راستش این است که این توده یخ تا بی‌نهایت ادامه ندارد که دور زدن آن غیرممکن باشد...

ــ ودل نیز به همین ترتیب توانسته از منتهی‌الیه آن دور بزند و این در سایهٔ شرایط استثنایی حرارت هوا و پیش‌رسی فصل بوده است. چون این شرایط امسال نیز فراهم است جسورانه نیست که بگوییم ماهم خواهیم توانست از آن بهره بگیریم.

ــ به یقین، ناخدا. و حالا که یخکران دیده شده؟

ــ من هالبران را تا آنجا که امکان دارد به آن نزدیک خواهم کرد و سپس، آن را وسط اولین گذرگاهی که در یخکران کشف کنیم خواهم انداخت. و اگر این گذرگاه دیده نشد، سعی می‌کنیم که تا منتهی‌الیه شرقی یخکران در امتداد آن پیش برویم و این کار به کمک جریانی که ما را در این جهت می‌برد میسر خواهد بود به شرطی که باد همین جهت شمال شرقی را حفظ کند.

کشتی در حرکت خود به سوی جنوب با یخ‌های شناور عظیمی تلاقی کرد که با عملیات دقیق و حرکت محتاطانه توانست از گیر افتادن در راهروهای بن‌بستی که این کوه‌های بلند و متحرک بین خود می‌ساختند اجتناب ورزد.

هالبران هنگامی که به سه میلی یخکران رسید، در وسط یک دریاچه وسیع، که امکان هرگونه عملیات را برایش فراهم می‌کرد، متوقف شد.

قایقی به آب انداخته شد. ناخدا لن‌گی با بوسمن و چهار ملوان برای پارو زدن و یک نفر برای سکانداری، در آن سوار شدند و قایق به سوی حصار عظیم حرکت کرد تا در آن گذرگاهی برای عبور کشتی پیدا کنند. پس از سه ساعت تلاش بیهوده برای این جستجوی خسته کننده به کشتی برگشتند.

آنگاه تندبادی توأم با باران و برف شروع شد که حرارت هوا را تا ۳۶ درجهٔ فارنهایت (۲/۲۲ درجه بالای صفر) پایین آورد و مه و میغ ما را از دیدن یخکران محروم کرد.

پس لازم شد که به سوی جنوب شرقی بادبان بکشیم و در میان این یخ‌های

شناور بی‌شمار کشتی برانیم در حالی که مراقب بودیم در نزدیکی دیوار یخی حرکت کنیم زیرا دور شدن از آن خطرات زیادی را دربرداشت.

جیم وست دستور داد طناب‌های دسته دکل را به نحوی حرکت دهند که تا حد ممکن باد از نزدیک فشار آورد.

کارکنان عملیات را انجام دادند و کشتی که با سرعتی بین ۷ تا ۸ میل حرکت می‌کرد در حالی که به سمت راست خم شده بود از میان قطعات یخ به راه افتاد. هر جا که قطعات یخ خطرناک بودند کشتی از تصادم پرهیز می‌کرد ولی تکه‌های کوچک‌تر را زیر بدنهٔ خود خرد می‌کرد.

مهم این بود که از تصادم با کوه‌های یخ جلوگیری شود. وقتی هوا صاف و روشن بود و اجازه می‌داد به موقع برای افزایش یا کاهش سرعت اقدام شود، کشتیرانی دردسری نداشت ولی با این مه که فضا را انباشته بود و میدان دید را تا $\frac{2}{10}$ میل کاهش می‌داد، هر لحظه احتمال خطر می‌رفت.

غیر از کوه‌های یخ، هالبران با خطر تصادم با یخ‌های شناور نیز مواجه بود. قابل تصور نبود که بعضی از این توده‌های متحرک چه قدرتی داشتند.

بیست و چهار ساعت در این شرایط گذشت. کشتی در فاصله سه تا چهار میلی یخکران بود. نزدیک‌تر از این قرار گرفتن مستلزم حرکت از میان پیچ و خم‌هایی بود که احتمال خروج از آن بسیار کم بود. نه اینکه ناخدا لن‌گی مایل به این کار نباشد ولی چون گذرگاهی برای خروج مشاهده نمی‌کرد از خطر کردن می‌ترسید. به من گفت:

ــ اگر یک کشتی ذخیره داشتم، خیلی نزدیک‌تر به یخکران حرکت می‌کردم. داشتن دو کشتی در یک چنین سفری امتیاز بزرگی است... هالبران تنهاست و اگر آن را از دست بدهیم...

با این حال، کشتی ما با آنکه با احتیاط حرکت می‌کرد، در معرض خطرات جدی بود. پس از مقداری راه‌پیمایی، مجبور می‌شد یکباره توقف کند و

جهت خود را تغییر دهد و این، موقعی بود که خود را شاخ به شاخ با یک قطعه یخ بزرگ می‌دید.

خوشبختانه باد از شرق به شمال ـ شمال ـ شرق می‌وزید و تغییر دیگری نداشت و اجازه می‌داد که کشتی بادبان‌هایش را ثابت نگه دارد. بعلاوه تندتر هم نمی‌شد...

ناخدا لن‌گی پس از یک بررسی طولانی، ناچار شد از یافتن گذرگاهی از میان این دیوار چشم بپوشد. جز رسیدن به انتهای آن در جنوب ـ شرق کار دیگری نمی‌شد کرد. با ادامه این مسیر ما از لحاظ عرض جغرافیایی چیزی از دست نمی‌دادیم و در روز هجدهم، بررسی دقیق نشان داد که هالبران در روی مدار ۷۳ درجه قرار دارد.

دو یا سه بار، تا کمتر از دو میلی یخکران نزدیک شدیم ولی جستجوها به نتیجه‌ای نرسید و مجبور شدیم خود را به جریان غرب به شرق بسپاریم. این جریان به ما کمک می‌کرد و جز دور شدن از نصف‌النهار ۴۳ درجه، جای تأسفی نبود. ولی برای رسیدن به جزیرهٔ تسالال ملزم بودیم که کشتی را دوباره روی این نصف‌النهار برگردانیم که باد شرق این کار را می‌کرد.

باید اضافه کنم که طی این بررسی، برخلاف آنچه در نقشهٔ دریانوردان گذشته تعیین شده بود ما هیچ خشکی و یا چیزی شبیه خشکی در پهنهٔ دریا ندیدیم. این نقشه‌ها با آنکه در خطوط کلی درست بودند، از این لحاظ ناقص به نظر می‌رسیدند. فراموش نکنیم که دریانوردان غالباً از جاهایی گذشته‌اند که محل قرارگرفتن خشکی‌ها در آنها تعیین شده بوده است. با وجود این در مورد جزیرهٔ تسالال این امر قابل قبول نیست. اگر کشتی جین توانسته بود به این جزیره برسد، برای این بوده که این قسمت از دریا آزاد بوده است. و در سالی که چنین جلو افتاده، ما مانعی در این مسیر نخواهیم داشت که اسباب نگرانی باشد.

بالاخره، روز نوزدهم، بین ساعت ۲ تا ۳ بعدازظهر، فریادی از دیده‌بان بالای دکل به گوش رسید.

جیم وست پرسید:

ــ چه خبر است؟

ــ یخکران در جنوب شرقی قطع شده است...

ــ و در آن سو؟

ــ هیچ چیز دیده نمی‌شود.

جیم وست از دکل قدامی بالا رفت و چند لحظه بعد، در رأس آن بود در حالی که روی عرشه همه با بی‌صبری چشم به او دوخته و منتظر خبر او بودیم... ممکن بود دیده‌بان اشتباه کرده و یا دچار توهم شده باشد ولی جیم وست اشتباه نمی‌کرد.

پس از ده دقیقه مشاهده، ده دقیقه‌ای که برای ما پایان‌ناپذیر جلوه کرد، صدای او روی عرشه شنیده شد که فریاد می‌زد:

ــ دریای آزاد!

هورای یک صدای عرشه به او پاسخ داد.

هالبران با حداکثر سرعتی که می‌توانست، به‌سوی جنوب‌شرقی بادبان گشود.

دو ساعت بعد، از انتهای یخکران دور زدیم و اینک در برابر نگاه‌های ما، دریایی درخشان و سراسر خالی از قطعات یخ، گسترده شده بود. دریای آزاد!

۱۴
صدایی در یک رؤیا

کاملاً عاری از یخ؟... نه. به زودی واقعیت روشن شد. چند کوه یخ از دور دیده می‌شد و قطعات بزرگ و کوچک یخ هنوز به سوی شرق شناور بودند. با وجود این، شکستن یخ در این سمت به کمال رسیده بود و دریا آن قدر

آزاد بود که یک کشتی می‌توانست به آزادی در آن حرکت کند.

بدون هیچ تردیدی در این مناطق و با عبور از این شاخهٔ وسیع دریا، که نوعی کانال در میان قارهٔ جنوبگان بود، کشتی‌های ودل به ۷۴ درجهٔ عرض جغرافیایی رسیده و جین بایستی حدود ششصد میل از آن جلوتر رفته باشد.

ناخدا لن‌گی به من گفت:

ـ خداوند یاری‌مان کرد و امیدوارم با تفضل خود ما را تا انتها هدایت کند.

جواب دادم:

ـ تا هشت روز دیگر کشتی ما می‌تواند جزیرهٔ تسالال را در دیدرس خود داشته باشد.

ـ بله... به شرطی که بادهای شرق ادامه پیدا کنند. فراموش نکنید که با حرکت در امتداد یخکران تا انتهای شرقی آن، هالبران از مسیر خود منحرف شده است و باید آن را به سوی غرب برگردانیم.

ـ باد با شما مساعد است ناخدا.

ـ و ما از آن استفاده خواهیم کرد. من قصد دارم ابتدا کشتی را به سوی جزیرک بنت هدایت کنم زیرا برادرم ویلیام ابتدا در آنجا پیاده شده است. وقتی این جزیرک را مشاهده کنیم مطمئن خواهیم شد که راه را درست انتخاب کرده‌ایم.

ـ کسی چه می‌داند. شاید در آنجا نشانه‌های تازه‌ای پیدا کردیم.

ـ امکان دارد. پس امروز، وقتی ارتفاع می‌گیرم تا موقعیت درست کشتی را بسنجم، دماغهٔ کشتی را به سوی جزیرک بنت خواهیم گذاشت.

در تاریخ نوزده دسامبر، کشتی ما یک درجه و نیم بیش از کشتی جین، و هجده روز زودتر از آن به جنوب نزدیک شده بود. از این امر چنین نتیجه می‌گیرم که شرایط، وضع دریا، جهت باد و زودرسی فصل، بی‌نهایت به ما کمک کرده بود.

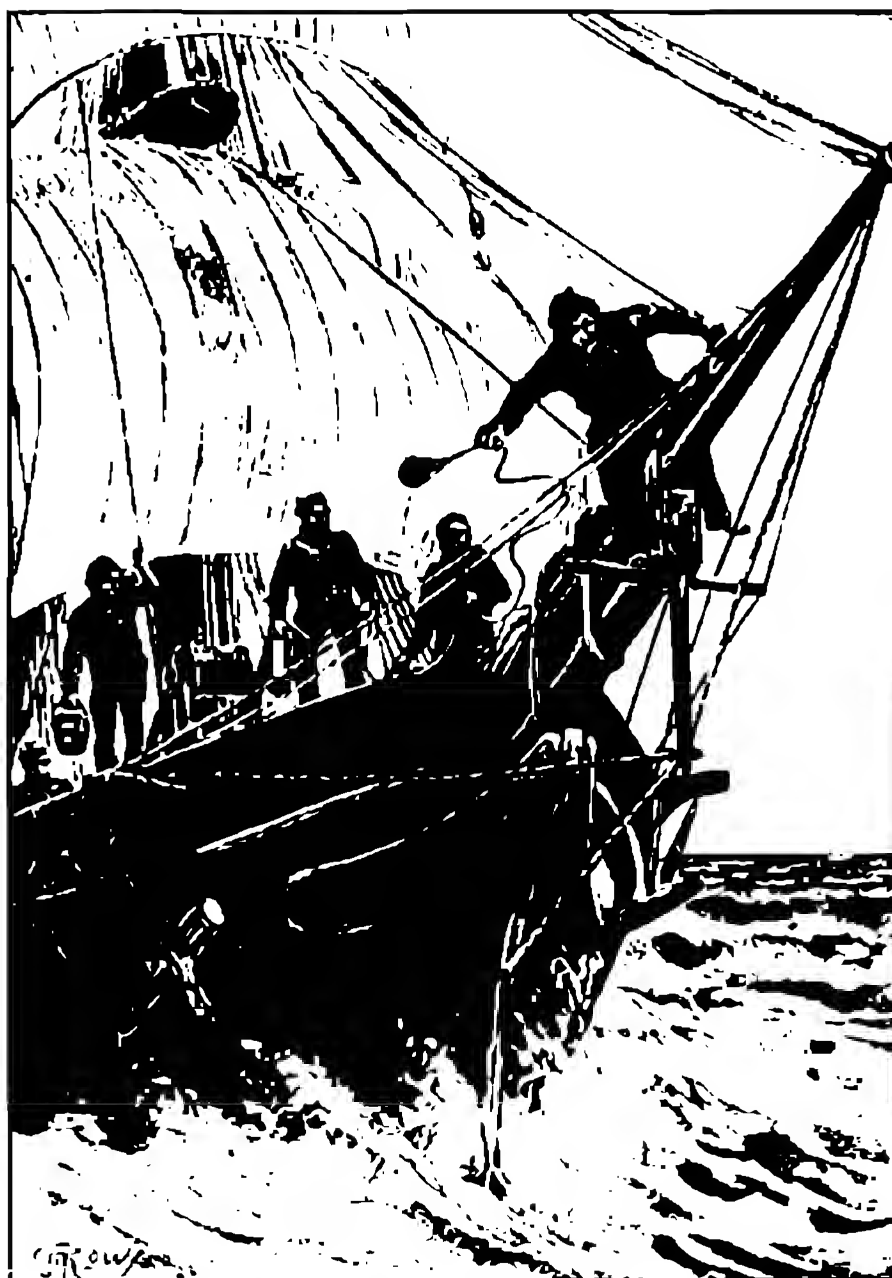
یک دریای آزاد ـ یا دستکم قابل کشتیرانی ـ در برابر ناخدا لن‌گی گسترده بود همان گونه که در برابر ناخدا ویلیام گی گسترده بوده، و پشت سر آنها، یخکران توده‌های عظیم منجمد خود را از شمال غرب به جنوب شرق بسط داده بود.

پیش از هر چیز، جیم وست خواست مطمئن شود که آیا جریان در این شاخهٔ دریا همان طوری که آرتور پیم گفته، به سوی جنوب می‌رود یا نه. به دستور او، بوسمن طنابی به طول ۳۶۶ متر، با وزنه‌ای متناسب، از ته کشتی روی آب رها کرد و معلوم شد که مسیر جریان همان است یعنی که بسیار مساعد با حرکت کشتی...

در ساعت ۱۰ صبح و ظهر که آسمان فوق‌العاده صاف بود دو اندازه گیری بسیار دقیق انجام گرفت. طبق محاسبات، ما در عرض ۷۴ درجه و ۴۵ دقیقهٔ جنوبی و طول ۳۹ درجه و ۱۵ دقیقهٔ باختری قرار داشتیم. همان طور که ناخدا لن‌گی حدس زده بود، حرکت در امتداد یخکران برای دور زدن از انتهای شرقی آن، هالبران را اجباراً حدود چهار درجه به شرق منحرف کرده بود. وقتی موضوع روشن شد، ناخدا لن‌گی دستور داد نوک کشتی را در جهت جنوب غربی قرار دهند تا ضمن حرکت به سوی جنوب به نصف‌النهار ۴۳ درجهٔ غربی برگردد.

لازم به یادآوری نیست که در اینجا کلمات صبح و شب، که من در نبود کلمات دیگری به کار می‌برم، نه حاکی از طلوع خورشید است و نه غروب آن... زیرا خورشید عالمتاب، بدون تغییر ارتفاع، پیوسته فضا را روشن می‌کرد. چند ماه بعد نیز به کلی ناپدید می‌شد.

با بازگشت به روایت آرتور پیم، از اول تا چهارم ژانویه سال ۱۸۲۸، سفر دریایی جین، به دلیل هوای بد، با دردسرهای بزرگی انجام شده بود. توفان شدیدی از شمال شرقی، قطعه یخ‌هایی را به روی کشتی انداخته و باعث



موسمن طنابی به ته آب فرستاد

شکستن سکان آن شده بود. جبی هنوز یخکران را سر راه خود داشته که خوشبختانه معبری به روی آن گشوده بود. نهایتاً، فقط در بامداد ۵ ژانویه بوده که در عرض جغرافیایی ۷۳ درجه و ۱۵ دقیقه، از آخرین مانع گذشته بود. درجه حرارت هوا در آن موقع ۳۳ درجهٔ فارنهایت (۵/۵۶ درجه بالای صفر) بوده در حالی که برای ما ۴۹ درجهٔ فارنهایت (۹/۴۴ درجه بالای صفر) بود.

کشتی جین نیز حدود ۱۴ درجه و ۲۸ دقیقه به سمت شرق انحراف داشته است.

کشتیرانی ما در شرایط عالی ادامه داشت. فقط باید از چند قطعه یخ شناور که جریان آب آنهارا به سرعت $\frac{1}{4}$ میل به سوی جنوب غرب می‌برد پرهیز می‌کردیم. کشتی ما بی‌هیچ زحمتی از آنها می‌گذشت. با آنکه باد تند بود، جیم وست بادبان‌های بالا را افراشته بود و هالبران به نرمی روی یک دریای کم موج می‌لغزید. ما هیچ یک از کوه‌های یخی راکه آرتور پیم در این منطقه دیده بود که گویا ارتفاع بعضی از آنها تا ۱۸۰ متر می‌رسیده، در دیدرس نداشتیم. کارکنان کشتی ما مجبور نبودند در میان مه و میغی که مزاحم کارکنان جین بوده کشتی را پیش ببرند. ما نه تندبادهای همراه با رگبار و تگرگ را داشتیم و نه افت درجه حرارت هوا راکه آزارمان بدهد. تنها یخ‌های شناور معدودی در مسیرمان دیده می‌شد که بعضی از آنها پر از پنگوئن‌هایی بودند که گویی روی یک قایق تفریحی دریانوردی می‌کردند. بالای سرِ ما انواع مرغ‌های دریایی و پرندگان مخصوص مناطق جنوب در پرواز بودند. از نظر ماهی این دریا بسیار غنی بود و صیادان ما توانستند چه با چوب ماهیگیری و چه با چنگک آذوقه فراوانی برای کشتی فراهم کنند. از میان انواع ماهی‌ها به نوعی ماهی سرخ اشاره می‌کنم که طول آن به سه پا می‌رسید و گوشت سفت و خوشمزه‌ای داشت. فردا صبح، پس از یک شب آرام که طی آن باد کمی کندتر شده بود، بوسمن، با صورتی خندان و صدایی شاد و با حالت مردی که ترسی از حوادث زندگی ندارد، به سراغ من آمد و فریاد زد:

ـ روز بخیر آقای جئورلینگ!

البته در این منطقهٔ جنوبی و در این فصل از سال «شب بخیر» معنی نداشت چون شبی نبود تا خوب یا بد باشد!

جواب دادم:

ـ روز به خیر هارلیگرلی!

و آماده شدم تا مصاحبتی با این حراف شنگول داشته باشم.

ــ خوب، دریاهای این سوی یخکران به نظرتان چگونه است؟

ــ من آنها را با دریاچه‌های بزرگ سوئد یا آمریکا مشابه می‌کنم.

ــ بله... بی‌تردید... دریاچه‌هایی که به جای کوهستان از کوه‌های یخی احاطه شده است!

ــ اضافه می‌کنم که ما بهتر از این نمی‌توانستیم آرزو کنیم، به شرطی که مسافرت به همین وضع تا جزیرهٔ تسالال ادامه یابد.

ــ آقای جئورلینگ، چرا تا قطب نه؟

ــ قطب؟ قطب دور است و اصلاً نمی‌دانیم آنجا چه خبر است!

ــ وقتی آنجا برسیم خواهیم دانست... و این، تنها راه دانستن آن است!

ــ طبیعتاً! طبیعتاً هارلیگرلی... ولی هالبران برای کشف قطب جنوب حرکت نکرده است. اگر کاپیتان گی موفق بشود هموطنان شما در کشتی جین را به وطنشان برگرداند، به نظر من کارش را به انجام رسانده است و تصور نمی‌کنم بیشتر از این چیزی بخواهد.

بوسمن خنده کنان جواب داد:

ــ این قبول، آقای جئورلینگ!... با وجود این، وقتی که سیصد تا چهارصد میل بیشتر تا قطب باقی نمانده، آیا آدمی وسوسه نمی‌شود که برود انتهای محوری را ببیند که زمین، مثل جوجه‌ای که دور سیخ بگردد، به دور آن می‌چرخد؟

گفتم:

ــ آیا این کار ارزش رفتن به استقبال خطرات تازه را دارد؟ و آیا این هوس فتح جغرافیایی این قدر جالب است؟

ــ بله و نه، آقای جئورلینگ. با وجود این اعتراف می‌کنم که رفتن تا دورتر از آنچه دریانوردان پیش از ما رفته‌اند و دورتر از آنچه شاید آیندگان هرگز

نخواهند رفت، چیزی است که غرور دریانوردی مرا ارضا خواهد کرد...

ــ بله... ولی فکر می‌کنید کار دیگری نداریم بکنیم؟

ــ هر چه شما بگویید آقای جئورلینگ. اما اگر پیشنهاد شود که چند درجه‌ای از جزیرهٔ تسالال جلوتر برویم، من اعتراضی نخواهم داشت.

ــ تصور نمی‌کنم ناخدا لن‌گی هرگز بتواند به این فکر بیفتد.

ــ من هم همین طور. او به محض اینکه برادرش و پنج ملوان جین را پیدا کند، عجله خواهد کرد تا آنها را به انگلستان برگرداند.

ــ این، هم محتمل و هم منطقی است بوسمن. بعلاوه، اگر ملوانان قدیمی کسانی هستند که رئیسشان هر جا آنها را ببرد می‌روند، ولی فکر می‌کنم ملوانان جدید رد خواهند کرد. آنها برای سفری چنین طولانی و چنین خطرناک اجیر نشده‌اند.

ــ حق با شماست آقای جئورلینگ. برای اینکه آنها همراهی کنند باید بابت هر مداری که از جزیرهٔ تسالال جلوتر می‌رویم جایزه کلانی به آنها بپردازیم...

ــ تازه این هم قطعی نیست...

ــ نه. زیرا هیرن و اجیر شدگان در فالکلند ـ که اکثریت را در کشتی تشکیل می‌دهند ـ امیدوار بودند که نخواهیم توانست از سد یخکران بگذریم... حتی امید داشتند که کشتیرانی ما از مدار قطبی تجاوز نکند! بنابراین، الان هم از اینکه این همه دور شده‌اند غرولند و اظهار ناخشنودی می‌کنند... به هر حال، نمی‌دانم در آینده چه پیش بیاید، ولی این هیرن کسی است که باید مواظبش بود... و من مواظبش هستم!

در واقع هم احتمال داشت این شخص و یارانش در آینده مشکلاتی برای همه فراهم کنند.

طی شب ـ یا آنچه باید شب ۱۹ به ۲۰ دسامبر محسوب شود ـ یک لحظه خواب من با رؤیای عجیبی به هم خورد. بله! جز رؤیا چیز دیگری نمی‌توانست

باشد. ولی فکر می‌کنم باید آن را در اینجا نقل کنم زیرا نشان‌دهندهٔ کابوس‌هایی است که شروع به مغشوش ساختن ذهن من کرده بود.

در این هوای هنوز سرد، پس از آنکه روی بسترم دراز کشیدم پتو را محکم دور خود پیچیدم. معمولاً هر شب ساعت ۹ خوابم می‌برد و تا پنج صبح بلاانقطاع ادامه می‌یافت.

آن شب هم خوابیده بودم. حوالی ساعت ۲ نیمه شب بود که نوعی زمزمه شکایت‌آمیز و مداوم مرا بیدار کرد. چشم باز کردم یا خیال می‌کنم که چشم‌هایم را گشودم ـ چون کرکره‌های پنجره‌ها بسته بود، کابین من در تاریکی مطلق فرورفته بود.

چون زمزمه دوباره شروع شد، من گوش‌هایم را تیز کردم و به نظرم رسید که یک صدا ـ صدایی که نمی‌شناختم ـ این کلمات را زمزمه می‌کرد:

ــ پیم... پیم... بیچاره پیم!

مسلماً این جز یک توهم نمی‌توانست باشد... مگر اینکه کسی وارد کابین من شده باشد که درش قفل نبود. صدا ادامه داد:

ــ پیم!... نباید... نباید هرگز پیم بیچاره را فراموش کرد!

این بار، این کلمات را که در گوشم تلفظ می‌شد، بسیار دقیق و مشخص شنیدم. این سفارش چه معنی داشت؟ و چرا به من؟... فراموش نکردن آرتور پیم؟ مگر او پس از بازگشت به آمریکا نمرده بود؟... یک مرگ ناگهانی و رقت بار که کسی از چگونگی و جزییات آن خبر نداشت؟

آن وقت احساس کردم که عقلم را از دست می‌دهم. این بار کاملاً بیدار شدم با این احساس که رؤیای عجیبی ناشی از اغتشاش ذهن، منقلبم کرده است.

با یک جست از ننوی خود پایین آمدم و کرکره یکی از پنجره‌های کابین را گشودم و به بیرون نگاه کردم.

عقب کشتی هیچ کس نبود جز هانت که جلوی فرمان سکان ایستاده و چشم به قطب‌نما دوخته بود.

کاری نداشتم جز اینکه به رختخواب برگردم. این کار را کردم و با آنکه نام آرتور پیم چند بار دیگر در گوشم صدا کرد ولی تا صبح راحت خوابیدم.

وقتی از خواب برخاستم، از حادثه شب جز احساسی گنگ و گذرا باقی نمانده بود که به زودی فراموشم شد.

ناخدا لن‌گی و من غالباً روایت آرتور پیم را با هم بازخوانی می‌کردیم چنانکه گویی این روایت، روزنامهٔ کشتی هالبران است. در این بازخوانی، واقعهٔ زیر که به تاریخ ۱۰ ژانویه ثبت شده بود نظرم را جلب کرد:

در بعدازظهر، تصادف بسیار اسف‌انگیزی، دقیقاً در این قسمت از دریا که الان می‌گذریم، اتفاق افتاد. یک آمریکایی، متولد نیویورک، به نام پیتر وردنبورگ، یکی از بهترین ملوانان کشتی جین، لیز خورد و بین دو قطعه یخ شناور افتاد و ناپدید شد و نتوانستند نجاتش دهند. این نخستین قربانی این سفر شوم بود. و چند قربانی دیگر هنوز باید در فهرست مردگان این کشتی بدبخت ثبت شود!»

در این باره، من و ناخدا لن‌گی به این نکته توجه کردیم که به گفته آرتور پیم، در این روز ۱۰ ژانویه سرما شدید و اوضاع جوی بسیار منقلب بوده است چون تندباد شمال شرقی توأم با برف و تگرگ می‌وزیده است. در آن موقع هنوز کشتی جین پشت دیوار یخکران بوده و فقط روز ۱۴ ژانویه موفق به عبور از آن شده است: یک دریا «که در آن حتی یک تکه یخ نبود» تا افق گسترده بود با جریانی با سرعت نیم میل در ساعت. درجه حرارت ۳۴ درجهٔ فارنهایت بود که به زودی تا ۵۱ درجه افزایش یافت (۱۰/۵۶ سانتی‌گراد بالای صفر).

در آن روز، اندازه گیری‌های ناخدای جین عرض جغرافیایی را ۸۱ درجه و ۲۱ دقیقه و طول جغرافیایی را ۴۲ درجه و ۵ دقیقه تعیین کرده است. با چند

دقیقه اختلاف، وضعیت ما در بامداد ۲۰ دسامبر نیز همین بود. پس مستقیماً به سوی جزیرهٔ بنت می‌رفتیم و تا ۲۴ ساعت دیگر آن را به وضوح می‌دیدیم.

باد شمال که ما را ترک کرده بود، دوباره وزیدن گرفت و تنها جریان آب کشتی ما را به سوی جنوب می‌راند. بنابراین تأخیری داشتیم که برای روح بی‌قرار ما غیرقابل تحمل بود.

بالاخره روز بیست و یکم، اندازه گیری، موقعیت کشتی را ۸۲ درجه و ۵۰ دقیقهٔ عرض جنوبی و ۴۲ درجه و ۲۰ دقیقهٔ طول غربی اعلام کرد. اکنون جزیرک بنت ـ اگر وجود داشته باشد ـ نمی‌تواند خیلی دور باشد.

بله! این جزیرک وجود داشت... و درست در همان محلی که آرتور پیم نشان داده بود.

حوالی ساعت ۶ بعدازظهر، فریاد یکی از کارکنان، وجود یک خشکی را از سمت چپ جلوی کشتی اعلام کرد.

۱۵
جزیرک بنت

هالبران، پس از پیمودن حدود هشتصد میل در ورای مدار قطبی، اینک به سوی جزیرک بنت پیش می‌راند. کارکنان کشتی احتیاج شدیدی به استراحت داشتند زیرا در این ساعات اخیر با کشاندن کشتی و قایق‌هایش روی دریایی فوق‌العاده آرام بسیار خسته شده بودند. بنابراین پیاده شدن از کشتی را به فردا موکول کردیم و من به کابین خود رفتم.

این بار هیچ گونه زمزمه‌ای خوابم را نیاشفت و حدود ساعت ۵ بامداد اولین کسی بودم که روی عرشه آمدم.

ناگفته پیداست که جیم وست همه تدابیر احتیاطی راکه کشتیرانی در میان چنین مناطق مشکوک ایجاب می‌کرد منظور داشته بود وکشتی به‌شدت تحت مراقبت بود. توپ‌های ساچمه‌ای، گلوله‌ها و دبه‌های باروت، تفنگ‌ها و تپانچه‌ها و تورها، همه آماده بودند. به خاطرداشتیم که کشتی جن مورد حملهٔ بومیان جزیرهٔ تسالال قرار گرفته بود و ما اینک در کمتر از شصت میلی صحنهٔ این فاجعه بودیم.

شب بدون هیچ اعلام خطری گذشته بود و با آمدن روز نیز نه قایقی در روی دریای آرام دیده می‌شد و نه یک بومی در ساحل... محل متروک به نظر می‌رسید. ناخدا ویلیام گی هم ردپایی از موجودات بشری پیدا نکرده بود. نه کلبه‌ای بر زمین‌های ساحلی و نه دودی از دور که نشان دهد جزیرهٔ بنت مسکونی است.

آنچه من از این جزیرک دیدم ـ همان طور که آرتور پیم نیز یادداشت کرده بود ـ یک پایه سنگی که محیط آن حدود یک فرسنگ بود و چنان لخت و بایر که کوچک‌ترین اثری از گیاه در آن مشاهده نمی‌شد.

کشتی ما با یک لنگر، در یک میلی شمال توقف کرده بود.

ناخدا لن‌گی به من یادآور شد که کوچک‌ترین اشتباهی دربارهٔ این محل وجود ندارد.

ــ آقای جئورلینگ، این دماغهٔ مرتفع را در جهت شمال شرق می‌بینید؟

ــ می‌بینم ناخدا.

ــ آیا از روی هم انباشته شدن تخت سنگ‌هایی تشکیل نشده که به شکل لنگه بارهای پنبهٔ لوله شده است؟...

ــ چرا... درست همان طوری که در روایت آرتور پیم آمده.

ــ پس ما کاری نداریم جز اینکه روی این دماغه پیاده شویم. کسی چه

می‌داند. شاید اثری از کارکنان جین در آنجا پیدا کنیم، البته اگر در فرار از جزیرهٔ تسالال به اینجا رسیده باشند.

در اینجا اشاره‌ای به وضع روحی سرنشینان کشتی هالبراد خالی از لطف نیست.

این جزیرک که آرتور پیم و ویلیام گی یازده سال پیش در آن قدم گذاشته بودند، در فاصلهٔ کوتاهی از کشتی ما غنوده بود. کشتی جین وقتی بدانجا رسید، در شرایط مساعدی نبود زیرا سوخت در آن کم شده و بیماری اسکوربوت در میان کارکنانش شیوع یافته بود. برعکس آن، در عرشهٔ کشتی ما کارکنان از سلامت کامل برخوردار بودند و اگر اجیرشدگان بین خودشان گله و شکایت می‌کردند، کارکنان قدیمی سرشار از غیرت و امید بودند و بسیار راضی از اینکه این قدر به هدف نزدیک شده‌اند... اینکه اندیشه‌ها، آرزوها و بی‌قراری‌های ناخدا لن‌گی چگونه باید باشد، قابل حدس زدن بود... او با چشمانش جزیرک بنت را می‌بلعید.

ولی مردی بین ما بود که نگاه‌هایش با سماجت بیشتری به جزیره دوخته شده بود و آن هانت بود. از وقتی لنگر انداخته بودیم، هانت دیگر، طبق عادت همیشگی‌اش، روی عرشه نمی‌خوابید و در حالی که آرنجش را به نرده‌های سمت راست جلوی کشتی تکیه داده بود چشم از ساحل برنمی‌داشت. در این حال دهان گشادش به هم فشرده و هزار چین بر پیشانیش نقش بسته بود. او یک لحظه هم این محل را ترک نمی‌کرد.

یادآوری می‌کنم که بنت نام شریک ناخدای جین بوده و به افتخار او روی اولین خشکی کشف شده در این بخش از جنوبگان گذاشته شده بود.

پیش از ترک هالبران، ناخدا لن‌گی به جیم وست سفارش کرد که کوچک‌ترین غفلتی در مراقبت از کشتی نکند که طبعاً معاون او نیازی به این سفارش نداشت. جستجوی ما نباید بیش از نصف روز طول می‌کشید و اگر

قایق در بعدازظهر برنمی‌گشت، جا داشت که دومین قایق را به جستجوی ما بفرستند. لن‌گی آنگاه افزود:

ــ همچنین مواظب اجیران ما باشید!

معاون جواب داد:

ــ آسوده خاطر باشید. چون شما به چهار پاروزن نیاز دارید، آنها را از میان اجیران انتخاب کنید تا ما در کشتی، چهار نخاله کمتر داشته باشیم!

پیشنهاد عاقلانه‌ای بود چون تحت نفوذ شوم هیرن، نارضایی بین همکاران فالکلندی او در حال افزایش بود.

قایق به آب انداخته شد. چهار نفر از اجیران در جلو جاگرفتند در حالی که هانت به درخواست خود پشت سکان ایستاد و ناخدا لن‌گی، بوسمن و من در عقب نشستیم. همه حسابی مسلح بودیم.

نیم ساعت بعد، ما دماغه را دور زدیم و آنگاه خلیج کوچکی باز شد که قایق‌های کشتی جین در ته آن پهلو گرفته بوده‌اند. هانت قایق را به این محل هدایت کرد. غریزهٔ او فوق‌العاده بود و چنان دقیق از بین دماغه‌های سنگی که اینجا و آنجا پیدا می‌شدند حرکت می‌کرد که گویی این محل را به خوبی می‌شناسد...

بررسی و جستجوی این جزیرک نمی‌توانست زیاد طولانی باشد. ناخدا ویلیام گی فقط چند ساعت در آنجا بوده و اگر اثری ازش باقی مانده باشد حتماً در جستجوی ما پیدا خواهد شد.

ما در ته خلیج، روی سنگ‌هایی که جلبک‌های ضعیفی آنها را پوشانده بود، پیاده شدیم. جزر و مد پایین رفته بود و ما توانستیم ته ماسه‌ای آب‌های نزدیک ساحل را ببینیم که قطعه‌های سیاه رنگی شبیه سر درشت میخ، در آن پراکنده بود.

ناخدا لن‌گی روی این فرش ماسه‌ای توجهٔ مرا به تعداد زیادی از نرم‌تنان با

بدنی دراز مستطیلی جلب کرد که طول آنها بین ۳ تا ۱۸ «انگشت» و ضخامتشان بین ۱ تا ۸ «انگشت» متغیر بود. بعضی روی پهلوی صافشان خوابیده بودند و بعضی دیگر می‌خزیدند تا حیوانات ذره‌بینی را شکار و از آن تغذیه کنند. ناخدا گفت:

ـ این نرم‌تنان همان است که غزال دریایی نامیده می‌شود و چینی‌ها به‌شدت به آن علاقه‌مندند و کشتی جین برای جمع‌آوری آنها به این محل آمده بود. لابد فراموش نکرده‌اید که برادرم با تو ـ وایت، رئیس جزیرهٔ تسالال برای صدور مقدار زیادی از این نرم‌تنان قرارداد بسته بود و برای این منظور انبارهایی نزدیک ساحل ساخته شده بود و دنبالهٔ ماجرا که می‌دانید...

بله! همهٔ این جزییات در خاطرم بود همان طوری که آرتور پیم در روایت خود شرح داده بود. این نرم‌تنان شبیهٔ نوعی کرم و کرم ابریشم بودند بدون صدف و بدون پا که فقط حلقه‌های کشی داشتند. وقتی آنها را از روی ماسه‌ها جمع می‌کردند، یک شکاف طولی به آنها می‌دادند، اندرونشان را خالی می‌کردند، می‌شستند و سپس جلوی آفتاب پهن می‌کردند. پس از آنکه خشک شدند، آنها را در چلیک‌ها می‌ریختند و به چین صادر می‌کردند که در بازارهای چین بسیار خریدار داشت و قیمتی بود. علاوه بر کانتون، در سنگاپور، باتاوی و مانیل نیز مشتری داشت.

وقتی به تخته سنگ‌ها رسیدیم، دو نفر را برای نگهبانی در قایق گذاشتیم و دو نفر دیگر همراه ما یعنی ناخدا لن‌گی، هانت، بوسمن و من آمد. هانت پیشاپیش حرکت می‌کرد و پس از مبادله چند کلمه با ناخدا و بوسمن، مثل همیشه ساکت بود. می‌توان گفت که او نقش راهنما را ایفا می‌کرد. ما می‌خواستیم وقتی به قایق برگردیم که شناخت کاملی از این جزیرک به دست آورده باشیم.

زمینی که ما زیر پا می‌کوبیدیم به کلی خشک و بایر بود و برای هیچ کشتی

مستعد نبود و امکان نداشت محصولی از آن برداشت شده باشد. با نبودن هیچ گونه گیاه و درخت، زندگی در این جزیرک غیرممکن به نظر می‌رسید. اگر ویلیام گی و همراهانش، پس از فاجعه جین، پناهگاه دیگری جز این جزیرک نیافته باشند، حتماً مدت‌ها پیش گرسنگی تا آخرین نفرشان را از بین برده است.

از روی تپه کوتاهی که در وسط جزیرک قرار داشت ما توانستیم همه گسترهٔ جزیرک را از نظر بگذرانیم. هیچ، هیچ چیز در هیچ کجا... ولی شاید اینجا و آنجا، اثر پایی، خاکستر آتشی، خرده ریز کلبه خرابه‌ای، خلاصه مدرکی مادی از حضور سرنشینان جین وجود داشته باشد. بنابراین برای بررسی کامل تصمیم گرفتیم تمام جزیرک را از شمال تا جنوب قدم به قدم بگردیم.

وقتی از تپه پایین آمدیم باز هانت جلو افتاد و ما به دنبالش حرکت کردیم در حالی که به سوی انتهای جنوبی جزیره پیش می‌رفت.

وقتی به دماغه رسیدیم، هانت نگاهش را به اطراف چرخاند، خم شد و در میان سنگ‌های پراکنده، یک تکه چوب را نشان داد که نیمی از آن دچار پوسیدگی شده بود.

من گفتم:

ـ من به خاطر دارم... آرتور پیم از این تکه چوب حرف می‌زند که ظاهراً از یک قایق غرق شده بجا مانده است و روی آن آثاری از کنده کاری دیده می‌شود.

ناخدا لن‌گی افزود:

ـ که برادرم تصور کرده بود در میان آنها طرحی از یک خرچنگ دیده است.

و من ادامه دادم:

ـ ولی آرتور پیم آن را مشکوک اعلام کرده بود. اینها مهم نیست، ولی چون این تکه چوب هنوز در همان محلی است که در روایت نشان داده شده،

باید نتیجه بگیریم که پس از توقف کشتی جین، کارکنان هیچ کشتی دیگری پا به جزیرک بنت نگذاشته‌اند. بنابراین ما با جستجوی آثار حیات در این محل وقتمان را تلف می‌کنیم. تنها هدف ما باید جزیرهٔ تسالال باشد.

ناخدا جواب داد:

ــ بله... جزیرهٔ تسالال

از حاشیهٔ سنگی دریا به سوی خلیج برگشتیم. در جاهای مختلف آثاری از تخته سنگ‌های مرجانی دیده می‌شد ولی غزال دریایی چنان زیاد بود که کشتی ما می‌توانست یک انبار از آن پر کند.

هانت ساکت راه می‌رفت درحالی که پیوسته چشم به زمین دوخته بود.

وقتی چشم به سوی دریا برمی‌گرداندیم جز پهنه‌ای وسیع و خالی چیزی نمی‌دیدیم. در سمت شمال، دکل‌های هالبران را می‌دیدیم که با حرکت آرام کشتی متوقف تکان می‌خورد. درجنوب هیچ اثری از خشکی دیده نمی‌شد، و در هر حال، ما جزیرهٔ تسالال را در این جهت نمی‌دیدیم زیرا محل آن با ۳۰ دقیقه اختلاف یعنی به فاصلهٔ سی میل دریایی در جنوب قرار داشت.

آنچه پس از دور زدن جزیرک باید می‌کردیم این بود که به کشتی برگردیم و بدون تأخیر به سوی جزیرهٔ تسالال حرکت کنیم.

از ساحل شرقی راه برگشت را پیش گرفتیم و هانت همچنان ده پانزده قدمی جلوتر از ما راه می‌سپرد. ناگهان قدم سست کرد و با حرکت شتابزده‌ای ما را صدا کرد. در یک لحظه خود را به او رساندیم.

اگر در برخورد با آن تکه چوب عکس‌العملی نشان نداد، در برابر این تختهٔ کرم خورده که روی ماسه‌ها افتاده بود به کلی حالش منقلب شده بود. به زانو افتاده بود و با دست‌های درشت خود آن را لمس می‌کرد، بدان دست می‌مالید، گویی می‌خواست زبری آن را حس کند و بر سطح آن در جستجوی خط و خطوطی بود که می‌توانست معنایی داشته باشد...

این تخته به طول پنج تا شش پا و عرض شش انگشت، از مغز چوب بلوط، باید متعلق به کشتی بزرگتری ـ شاید یک کشتی چند صد تنی بوده باشد. رنگ سیاه آن در اثر قرار گرفتن در معرض آب و باد و رسوبات دریایی از بین رفته بود. به نظر می‌رسید که قطعه‌ای از تابلوی عقب یک کشتی باشد. بوسمن به این موضوع اشاره کرد و ناخدا لن‌گی تکرار نمود:

ـ بله! بله! قسمتی از تابلوی عقب کشتی است!

هانت سر گنده‌اش را به علامت تصدیق تکان می‌داد.

من گفتم:

ـ این تخته فقط پس از غرق یک کشتی ممکن است روی این جزیره انداخته شده باشد... احتمالاً یک ضد جریان در وسط دریا به آن برخورده و...

ناخدا لن‌گی فریاد زد:

ـ یعنی ممکن است...؟

یک فکر به ذهن هر دومان خطور کرده بود... و چقدر متحیر و متأثر شدیم وقتی که هانت هفت یا هشت حرفی را که روی تخته کنده شده بود به ما نشان داد. نقاشی نشده بلکه کنده شده بود و زیر انگشتان کاملاً احساس می‌شد. حروف دو کلمه که در دو سطر قرار گرفته بود به راحتی قابل تشخیص بود:

AN

LI E PO L

جین از لیورپول!... کشتی‌ای که ناخدا ویلیام گی فرماندهش بود! اینکه زمان بقیه حروف را پاک کرده بود چه اهمیتی داشت؟ آنچه مانده بود کافی بود که نام کشتی و محل ساخت آن را مشخص کند.

ناخدا لن‌گی این تخته را میان دست‌هایش گرفته بود، لب‌هایش را روی آن می‌فشرد و قطرات درشت اشک از چشمانش جاری بود.

من ساکت ماندم تا هیجان ناخدا لن‌گی آرام بگیرد.

در مورد هانت، هرگز ندیده بودم که نگاهی چنین سوزان از چشمان او ـ که شبیه چشم عقاب بود ـ بیرون بجهد. هنگامی که افق جنوب را نگاه می‌کرد، چشمانش مثل دو اخگر می‌درخشید.

ناخدا لن‌گی بلند شد.

هانت، همچنان ساکت، تخته را روی شانه‌اش گذاشت و ما به راه خود ادامه دادیم.

هنگامی که دور جزیرک تمام شد، به محلی که قایق را تحت مراقبت دو ملوان اجیر گذاشته بودیم آمدیم و حدود ساعت دو و نیم بعدازظهر به کشتی برگشتیم.

ناخدا لن‌گی می‌خواست تا فردا همانجا بماند و امیدوار بود که بادهایی از شمال یا شرق وزیدن خواهد گرفت. این آرزوی همه بود زیرا حتی فکر کردن به اینکه هالبران را به وسیله قایق‌هایش تا حوالی جزیرهٔ تسالال بکشانیم، مشکل بود. اگرچه جریان آب بخصوص به هنگام مد ما را به آن سمت می‌برد، باز هم برای این سفر سی میلی دو روز هم کفایت نمی‌کرد.

لنگر برداشتن به طلوع آفتاب فردا موکول شد. چون حدود سه ساعت بعد از نیمه شب باد ملایمی وزیدن گرفت، جای امیدواری بود که کشتی بدون تأخیر خیلی زیاد به مقصد نهایش برسد.

ساعت ٦ و نیم بامداد روز ۲۳ دسامبر هالبران با بادبان‌های برافراشته جزیرک بنت را ترک کرد و به سوی جنوب به راه افتاد. دیگر جای تردید نبود که ما مدرک جدید و موکدی از فاجعه‌ای که صحنهٔ آن جزیرهٔ تسالال بوده به دست آورده‌ایم.

باد شمال که ما را پیش می‌راند بسیار ضعیف بود و غالباً بادبان‌های خالی از باد در امتداد دکل‌ها آویزان بودند. خوشبختانه، با یک سونداژ معلوم شد که

جریان آب بدون هیچ تغییر جهتی به سوی جنوب پیش می‌رود. بدیهی است که با این حرکت کند، ناخدا لن‌گی نمی‌توانست محل جزیرهٔ تسالال را پیش از سی و شش ساعت کشف کند.

در طول این روز، من به دقت آب‌های دریا را نگاه می‌کردم و به نظرم می‌رسید که رنگ آبی آن کمتر از آنچه آرتور پیم گفته تیره است، همین‌طور ما به هیچ یک از آن دسته خارهای با تیغ‌های قرمز که کشتی جین به وفور از آب می‌گرفت برنخوردیم. آن هیولای حیوانات جنوبی را هم ندیدیم که جانوری بود به طول سه پا، بلندی ٦ انگشت. با چهار ساق کوتاه، با پاهایی با چنگال‌های دراز مرجانی رنگ، با بدن نرم و سفید، دم موشی و کله‌ای شبیه گربه، گوش‌های آویزان مثل سگ و دندان‌های قرمز تیز... مثل همیشه تعدادی از این جزییات را مشکوک و ساختهٔ تخیل نویسنده تلقی می‌کردم.

عقب کشتی نشسته بودم و کتاب ادگارپو را در دست داشتم و می‌خواندم و در عین حال توجه داشتم که هانت هر زمان که کاری ندارد با سماجت عجیبی چشم از من برنمی‌دارد.

و دقیقاً در پایان فصل ۱۷ کتاب بودم، آنجا که آرتور پیم خود را مسئول «حوادث غم‌انگیز و خونینی که نتیجهٔ توصیه‌های او بود» می‌شناسد. در واقع او بود که بر تردیدهای ناخدا ویلیام گی فائق آمد و او را «به بهره گیری از فرصتی چنین وسوسه‌انگیز برای حل مشکل بزرگ مربوط به قارهٔ جنوبگان» واداشت. ولیکن با پذیرفتن این مسئولیت، به خود تبریک نمی‌گوید که «وسیله‌ای برای یک کشف بوده و به نحوی به گشودن چشمان دانش به یکی از شورانگیزترین اسراری که از آن غافل بود خدمت کرده است...»

در این روز نهنگ‌های متعددی در دریا دیده شدند و همچنین آلباتروس‌های زیادی که همیشه به سوی جنوب در پرواز بودند. از یخ کمترین اثری نبود. حتی از بالای مرز نهایی افق نیز نشانه‌ای از یخ‌های شناور مشاهده نمی‌شد.

باد نشانی از تند شدن بروز نمی‌داد و تکه ابرهایی خورشید را می‌پوشاند.

ساعت ۵ عصر بود که آخرین خطوط جزیرک بنت از نظر محو شد. از صبح تا حالا چه راه کمی طی کرده بودیم!

قطب‌نما، که سر هر ساعت به آن نگاه می‌کردیم، تغییر ناچیزی را نشان می‌داد که مؤید نوشته‌های روایت آرتور پیم بود. خوشبختانه جهت حرکت جریان آب به کشتی امکان می‌داد که کم کم به سوی جنوب برود، با سرعتی فقط معادل نیم میل در ساعت!

از ساعت ۶ خورشید پشت پرده کدری از مه پنهان شد ولی اشعهٔ خود را همچنان از آن پشت به روی دریا می‌فرستاد.

باد شمال دیگر محسوس نبود و این مخالفت برای ما قابل تحمل نبود. همه بی‌قرار بودیم. اگر این تأخیرها ادامه می‌یافت، اگر باد تغییر جهت می‌داد، چه باید می‌کردیم؟ این دریا نباید از توفان‌ها در امان باشد و اگر یک کولاک کشتی را به سوی شمال براند، هیرن و یارانش را در گله‌ها و انتقاداتشان کم و بیش حق به جانب نشان خواهد داد.

پس از نیمه شب، باد سرعت گرفت و هالبران توانست ده دوازده میلی شتاب بگیرد.

به این ترتیب، فردا، ۲۴ دسامبر، ما در ۸۳ درجه و ۲ دقیقهٔ عرض و ۴۳ درجه و ۵ دقیقهٔ طول جغرافیایی بودیم.

بعدازظهر باد باز هم آرام گرفت. با وجود این، به لطف جریان آب، در ساعت ۶ و ۴۵ دقیقه جزیرهٔ تسالال مشاهده شد.

به محض اینکه لنگر انداخته شد، مراقبت با دقت تمام آغاز گردید. توپ‌ها، تفنگ‌ها، تپانچه‌ها و همه وسایل دفاعی کشتی و نیز همهٔ افراد به حال آماده باش درآمدند.

هالبران با خطر غافلگیری مواجه نبود چون چشم‌های زیادی مراقب کشتی بودند به ویژه چشم‌های هانت، که یک لحظه هم از این افق منطقهٔ جنوب برداشته نمی‌شد.

۱۶
جزیرهٔ تسالال

شب بدون اعلام خطر گذشت. هیچ قایقی از جزیره به راه نیفتاد و هیچ کسی از بومیان در ساحل دیده نشد. تنها نتیجه‌ای که گرفتیم این بود که جمعیت جزیره در داخل مشغول هستند. طبق روایت آرتور پیم می‌دانستیم که پیش از رسیدن به دهکدهٔ اصلی تسالال باید سه تا چهار ساعت راه‌پیمایی کنیم.

پس، هالبران به هنگام رسیدن به ساحل مشاهده نشده بود و این در مجموع بهتر بود: ما در فاصلهٔ سه میلی ساحل، در محلی به عمق ۱۱ متر لنگر انداخته بودیم.

حوالی ساعت ٦ لنگر برداشتیم و با استفاده از یک نسیم صبحگاهی جلوتر آمدیم و در نیم میلی یک کمربند مرجانی، که شبیه به حلقهٔ مرجانی اقیانوس آرام بود، مجدداً لنگر انداختیم. از این فاصله بهتر می‌توانستیم همه جزیره را زیرنظر داشته باشیم.

با یک محیط ۹ تا ۱۰ میلی ـ که در روایت آرتور پیم قید نشده ـ یک ساحل خشن با مدخلی مشکل، دشت‌های طویل خشک و بایر، با رنگی مایل به سیاهی، محاط در یک سلسله تپه‌های کم ارتفاع... چنین بود چشم‌اندازی که تسالال نشان می‌داد. تکرار می‌کنم که کنارهٔ دریا خالی بود و یک قایق هم در پهنه دریا یا بریدگی‌های ساحل و خلیج‌های کوچک دیده نمی‌شد. دودی از

بالای تخته سنگ‌ها بلند نمی‌شد و به نظر می‌رسید که در این سمت جزیره ساکنی وجود ندارد.

از یازده سال به این طرف چه اتفاقی افتاده است؟ شاید رئیس بومیان، تو ـ وایت دیگر وجود ندارد؟ باشد! ولی جمعیت نسبتاً زیاد جزیره چی؟... ویلیام گی و بازماندگان کشتی انگلیسی چی؟ آنها چه شده‌اند؟

هنگامی که کشتی جن در این محل ظاهر شده بود، اولین بار بوده که مردم تسالال یک کشتی می‌دیده‌اند و به همین دلیل آن را به جای یک حیوان عظیم‌الجثه گرفته بودند. حالا که با آن آشنا شده‌اند، چرا به سراغمان نمی‌آیند؟

ناخدا لن‌گی، با صدایی که بی‌قراری در آن موج می‌زد دستور داد:

ــ قایق بزرگ را به آب بیندازید.

دستور اجرا شد و ناخدا لن‌گی خطاب به معاونش گفت:

ــ جیم، هشت نفر را با مارتین هالت و هانت، برای سکانداری، به قایق بفرست. تو در کشتی بمان و مواظب سمت خشکی و سمت دریا باش...

ــ نگران نباشید ناخدا!

ــ ما می‌رویم در جزیره پیاده شویم و سعی می‌کنیم به دهکده کلوک ـ کلوک برسیم. اگر مشکلی در دریا پیش آمد با شلیک سه گلوله توپ ما را خبر کن...

ــ فهمیدم... سه گلوله با یک دقیقه فاصله...

ــ اگر تا عصر برنگشتیم، قایق دیگری بفرست... مسلحتر، با ده مرد و تحت مدیریت بوسمن، که در $\frac{1}{10}$ میلی ساحل برای برگرداندن ما متوقف می‌شوند.

ــ همین کار را می‌کنم...

ــ جیم، تو در هیچ شرایطی، کشتی را ترک نکن...

ــ به هیچ وجه.

ــ اگر ما برنگشتیم، پس از آنکه هر کاری را که در توانت بود کردی، فرماندهی را به عهده می‌گیری و کشتی را به فالکلند برمی‌گردانی...

ــ چشم.

قایق بزرگ به سرعت آماده شد. هشت مرد در آن سوار شدند به اضافه مارتین هالت و هانت، همه مسلح به تفنگ و تپانچه، با قطارهای فشنگ و فشنگدان‌های پر و کارد به کمر...

در این لحظه من نزدیکتر رفتم و گفتم:

ــ ناخدا، به من اجازه می‌دهید شما را در خشکی همراهی کنم؟

ــ اگر دلتان می‌خواهد، آقای جئورلینگ.

به کابین خود برگشتم و تفنگم را برداشتم که یک تفنگ شکاری دولول بود. فشنگ، باروت و ساچمه نیز برداشتم و به ناخدا پیوستم که جایی برای من در عقب قایق نگه داشته بود.

قایق از ساحل فاصله گرفت و به سوی تخته سنگ‌های داخل آب رفت تا گذرگاهی را که آرتور پیم و دیرک پیترز در نوزدهم ژانویه ۱۸۲۸ از آن گذشته بودند پیدا کند. در آنجا بوده که وحشی‌ها در قایق‌های خود، که از تنه درخت ساخته بودند، ظاهر شده‌اند. ویلیام گی به علامت دوستی یک دستمال سفید به آنها نشان داده و آنها با فریادهای آنامومو و لامالاما جواب داده‌اند و ناخدا به آنها اجازه داده که با رئیسشان تو ـ وایت به کشتی بیایند.

روایت اعلام می‌کند که آنگاه روابط دوستانه‌ای بین این وحشی‌ها و سرنشینان جین برقرار می‌شود. آنها تصمیم می‌گیرند که در بازگشت کشتی، یک انبار غزال دریایی بار آن بکنند. کشتی به تحریک آرتور پیم، قصد داشت به سوی جنوب ادامه مسیر دهد. حالا ما می‌دانیم که چند روز بعد، روز اول فوریه، ناخدا ویلیام گی و سی و یک تن از افرادش در کمین مسیل کلوک ـ کلوک قربانی شده‌اند و شش تن از افرادش که به نگهبانی کشتی گماشته شده

بودند، در اثر انفجار از بین رفته‌اند و حتی یک نفرشان زنده نمانده و کشتی نیز نابود شده است.

بیست دقیقه دیگر قایق ما در ساحل صخره‌ای پهلو گرفت. هانت وقتی گذرگاه را پیدا کرد جلوتر رفت تا به بریدگی تنگ بین تخته سنگ‌ها برسد. دو ملوان را در قایق گذاشتیم که در یک بریدگی کوچک به پهنای چهار صدمتر از ساحل قایق را نگه داشتند و چنگک کشتی را روی سنگ‌های مدخل همان گذرگاه انداختند.

پس از عبور از آن مدخل تنگ، گروه کوچک ما به سوی مرکز جزیره حرکت کرد و هانت مثل معمول در رأس بود.

ناخدا لن‌گی و من، ضمن راه، نظریاتمان را دربارهٔ این سرزمین مبادله می‌کردیم که به گفته آرتور پیم: «به طور کلی از همهٔ سرزمین‌هایی که تاکنون مورد بازدید آدم‌های متمدن قرار گرفته متفاوت بود.» این تفاوت‌ها را ما به چشم می‌دیدیم. آنچه من می‌توانم بگویم این است که رنگ عمومی این دشت سیاه بود مثل اینکه خاک آن پوشیده از غبار مواد مذاب آتشفشان خاموش شده است و در آنجا هیچ چیز سفیدی دیده نمی‌شد.

صد قدم جلوتر، هانت شروع به دویدن به سوی یک تودهٔ عظیم سنگی کرد و وقتی بدان رسید، به چابکی از آن بالا رفت، در قله‌اش ایستاد و با نگاه تیزبین خود به بررسی اطراف پرداخت.

هانت حالت آدمی را داشت که اینجا را قبلاً دیده است ولی حالا به‌جا نمی‌آورد.

ناخدا پس از آنکه به دقت هانت را نگریست از من پرسید:

ـ این مرد را چه می‌شود؟

جواب دادم:

ـ نمی‌دانم چه‌اش شده، ولی فراموش نکنید که همه چیز این مرد عجیب

است و همهٔ حرکات و رفتار او غیرعادی است... شاید او هم جزو کسانی بوده که آرتور پیم ادعا کرده در این جزیره ملاقات کرده!... حتی می‌توان گفت...

ناخدا لن‌گی پرسید:

ــ که چی؟

بی‌آنکه کلامم را تمام کنم، فریاد زدم:

ــ ناخدا، مطمئن هستی که دیروز وقتی ارتفاع را می‌سنجیدید، درست محاسبه کرده‌اید؟

ــ مطمئناً.

ــ اندازه‌های شما؟

ــ ۸۳ درجه و ۲۰ دقیقهٔ عرض و ۴۳ درجه و ۵ دقیقهٔ طول جغرافیایی...

ــ دقیقاً؟

ــ دقیقاً.

ــ پس تردید ندارید که اینجا جزیرهٔ تسالال است؟

ــ نه، آقای جئورلینگ... اگر جزیرهٔ تسالال در همان محلی باشد که آرتور پیم معین کرده است.

به طور مسلم در این موضوع جای تردید نبود. اگر آرتور پیم دربارهٔ این محل که آن را با درجه و دقیقه شرح داده، اشتباه نکرده باشد، در مورد صحت و وفاداری روایت او در ارتباط با منطقه‌ای که گروه کوچک ما به راهنمایی هانت می‌پیمود چه باید می‌اندیشیدیم؟ او از غرابت‌هایی حرف می‌زند که برایش آشنا نبوده‌اند... از درخت‌هایی حرف می‌زند که شباهتی به درخت‌های استوایی یا مناطق معتدله یا قطب شمال یا مناطق پایین‌تر جنوبی نداشته‌اند... از صخره‌هایی حرف می‌زند که از هر لحاظ متفاوت بوده‌اند. از سیلاب‌های عظیمی حرف می‌زند که حاوی مایعی بوده که ظاهر مایع نداشته و محلولی از صمغ عربی بوده با رگه‌هایی مجزا که مثل ابریشم متحرک موج می‌زده

است و وقتی با تیغهٔ چاقو از هم جدا می‌کرده‌اند دوباره به هم نمی‌پیوسته است...

هیچ کدام از اینها وجود نداشت ـ و یا دیگر وجود نداشت! نه یک درخت، نه یک درختچه و نه هیچ گیاهی در این دشت دیده نمی‌شد... از تپه‌های مشجری که دهکده کلوک ـ کلوک در میان آن قرار داشته اثری ندیدیم... یک قطره آب، نه معمولی و نه غیر عادی، وجود نداشت... همه جا لخت و عور و خشک و بایر بود.

با وجود این، هانت، بی آنکه کوچکترین تردیدی نشان دهد، با قدم‌هایی تند پیش می‌رفت. گویی یک غریزهٔ طبیعی او را هدایت می‌کرد. نمی‌دانم چه احساسی باعث می‌شد که ما بی‌اراده او را مانند بهترین راهنمایان دنیا دنبال کنیم. ولی در برابر دیدگان ما از آن منطقهٔ با شکوهی که آرتور پیم توصیف کرده بود اثری نبود. آنچه زیر پاهای ما کوبیده می‌شد یک زمین خشک و بی‌حاصل بود... سیاه بود ولی سیاه سوخته همچون گرد زغالی بجا مانده از یک آتش سوزی... از جانورانی هم که در روایت از آنها یاد شده حتی یکی را ندیدیم: نه مرغابی، نه خرچنگ، نه پرندگان سیاه، نه خوک سیاه، نه گوسفند پشم سیاه و نه آلباتروس‌های عظیم‌الجثه با پرهای سیاه... پنگوئن‌ها نیز که در منطقهٔ جنوبگان آن همه فراوان بودند گویی از این زمین غیرمسکون شده فرار کرده‌اند... و موجود انسانی، حتی یک نفر نبود، نه در داخل جزیره و نه در کنار دریا.

آیا در میان این ماتم و نومیدی، هنوز شانسی برای یافتن ویلیام گی و بازماندگان کشتی جین وجود داشت؟

به ناخدا لن گی نگاه می‌کردم. چهرهٔ پریده رنگ و پیشانی پر از چینش، به روشنی نشان می‌داد که کم کم امیدش را از دست می‌دهد.

بالاخره به دره‌ای رسیدیم که در گذشته دهکدهٔ کلوک ـ کلوک در آن قرار

داشته است. آنجا نیز مثل جاهای دیگر به کلی متروک بود. از آثار حیاتی چیزی در آن دیده نمی‌شد: نه گیاه، نه درخت و نه آب... و نه از آن جمعیت با پوستین سیاه و موها و دندان‌های سیاه و نه از زن‌های بلند قد و خوش قواره و نه از بچه‌هایی که به دنبال آنها دسته راه می‌انداختند... از هیچ کدام اثری نبود.

بیهوده به دنبال کلبهٔ تو ـ وایت گشتیم که از پوست ساخته بوده و ویلیام گی، آرتور پیم و دیرک پیترز در آنجا با احترام مورد پذیرش قرار گرفته بودند. ولی حتی محل استقرار آن را نیافتیم...

در این لحظه، ناگهان نوری در ذهنم درخشید. و این مثل یک مکاشفه بود. من حدس زده بودم که دراین جزیره چه اتفاقی افتاده و دلیل این خلاء و علت این انقلاب، که آثارش هنوز بر روی زمین مانده، چه بوده است.

فریاد زدم:

ــ یک زمین‌لرزه! بله! دو یا سه تا از آن تکان‌های وحشتناک زمین برای زیر و رو کردن اینجا کافی بوده... زمین‌لرزه‌هایی که در مناطقی که آب زیر آنها نفوذ می‌کند متداول است... یک روز، مقادیر زیادی بخار که زیرزمین متراکم شده، مفری پیدا می‌کند و هر آنچه راکه بر سطح زمین قرار دارد نابود می‌سازد...

ناخدا لن‌گی زیر لب گفت:

ــ یعنی یک زمین‌لرزه می‌توانسته جزیرهٔ تسالال را این قدر عوض کند؟

ــ بله ناخدا. زمین لرزه همه آنچه از گیاه و درخت و رودخانه و انسان راکه آرتور پیم در اینجا دیده بود نابود کرده است.

هانت که نزدیک شده بود، حرف‌های مراگوش می‌داد و کلهٔ گنده‌اش را به علامت تصدیق تکان می‌داد.

آنگاه به خاطرم آمد که بر طبق روایت آرتور پیم، تسالال متعلق به مجموعه جزایری بوده که به سمت غرب گسترده می‌شده است. اگر این جزایر

ویران نشده باشد، احتمال دارد اهالی تـالال به یکی از جزایر مجاور گریخته باشند. پس بهتر است برویم این مجمع‌الجزایر را شناسایی کنیم. شاید بازماندگان جین غرق شده بعد از زیر و رو شدن تـالال، به یکی از این جزایر پناه برده باشند. این موضوع را با ناخدا لن‌گی در میان گذاشتم، گفت:

ــ بله، امکان دارد...

و اشک از چشمانش سرازیر شد و ادامه داد:

ــ ولی چگونه برادر من و همراهان بدبختش توانسته‌اند وسیله‌ای برای فرار پیدا کنند؟ آیا این احتمال بیشتر نیست که همه در لرزش زمین از بین رفته باشند؟

اشاره‌ای از هانت، ما را به دنبال او کشاند. بعد از آنکه به اندازهٔ دو برد تفنگ در داخل دره پیش رفت، ایستاد.

چه منظره‌ای جلوی چشمان ما گسترده بود!

تلی از استخوان‌های خشک، پشته‌ای از مهره‌ها، دنده‌ها و استخوان‌های جمجمه با رشته‌هایی از مو، بدون ذره‌ای گوشت، در برابرمان پراکنده بود.

مقابل این انبار استخوان از ترس و وحشت لرزیدیم.

آیا از آن همه جمعیت دهکده فقط همین باقی مانده بود؟... ولی اگر تا آخرین نفر اهالی دهکده در زلزله کشته شده‌اند چرا استخوان‌هایشان به‌جای اینکه زیر سنگ و خاک و آوار دفن شوند، روی زمین پراکنده است؟ وآنگهی، آیا می‌توان قبول کرد که این بومیان، از مرد و زن و کودک و پیر و جوان، چنان غافلگیر شده باشند که نتوانند با قایق‌هایشان به جزایر دیگر پناه ببرند؟

همه بی‌حرکت، ساکت، متحیر و ناامید برجا مانده بودیم و نمی‌توانستیم کلمه‌ای بر زبان برانیم.

ناخدا لن‌گی به زانو افتاده بود و گریه‌کنان تکرار می‌کرد:

ـ برادرم! بیچاره برادرم!

با وجود این، وقتی به ماجرا می‌اندیشیدم چیزهایی بود که ذهن من نمی‌توانست بپذیرد. به این ترتیب، این فاجعه چطوری با یادداشت‌های دفترچهٔ پاترسون قابل تطبیق است؟ این یادداشت‌ها به صراحت می‌گوید که معاون کشتی جین، هفت ماه پیش همکارانش را در جزیرهٔ تسالال باقی گذاشته است. پس آنها نمی‌توانستند در زمین لرزه، که با توجه به وضع استخوان‌های مردگان، باید سال‌ها پیش اتفاق افتاده باشد، از بین بروند. زلزله علی‌الاصول باید پس از رفتن آرتور پیم و دیرک پیترز از جزیره رخ داده باشد چون در روایت آرتور پیم اشاره‌ای به آن نشده است.

در حقیقت، این وقایع با هم جور در نمی‌آمد. اگر زلزله جدید باشد پس این استخوان‌های سفیدی زده و پوسیده از آب و هوا را نباید به آن نسبت داد. در هر حال، بازماندگان کشتی جین بین آنها نبودند... در این صورت... پس کجا بودند؟

چون درهٔ کلوک ـ کلوک جلوتر از آن ادامه نمی‌یافت، بنابراین باید به سوی ساحل بازمی‌گشتیم.

نیم میلی در امتداد سراشیبی‌ها پیش رفته بودیم که هانت دوباره در برابر قطعاتی از استخوان پوسیده ایستاد. این استخوان‌ها ظاهراً متعلق به یک انسان نبودند. آیا مال یکی از آن حیوانات عجیب است که آرتور پیم تعریفشان کرده و ما نمونه‌ای هم از آن ندیده بودیم؟

فریادی ـ یا در واقع نوعی غرش وحشی ـ از میان لبان هانت بیرون جست. دست درشت او یک قلادهٔ فلزی را به سوی ما دراز کرده بود...

بله!... قلاده‌ای از مس... یک حلقهٔ مسی رنگ زده که روی آن چند حرف حکاکی شده هنوز خوانده می‌شد.

این حروف، این سه کلمه را تشکیل می‌دادند: ببری ـ آرتور پیم.



دست درشت او یک قلادهٔ فلزی را به سوی ما دراز کرده بود

سری، همان سگی که جان اربابش را در انبار کشتی گرامبوس نجات داده بود... همان حیوانی که در شورش کارکنان کشتی خود را روی ملوان جان انداخته و گلوی او را گرفته بود که دیرک پیترز با یک ضربه کار او را ساخته بود.

به این ترتیب این حیوان وفادار در غرق گرامبوس از بین نرفته و مثل آرتور

پیم و دیرک پیترز توسط کشتی جین از آب گرفته شده بود. ولی در روایت آرتور پیم، از غرق شدن گراپوس به بعد اشاره‌ای به این حیوان نشده است.

هزاران تناقض در این وقایع وجود داشت که ذهن نمی‌توانست آنها را جمع و جور کند ولی قدر مسلم آن بود که ویلیام گی و پنج ملوان او در بین این استخوان‌های پراکنده روی زمین نبودند زیرا آنها هفت ماه پیش هنگام عزیمت پاترسون زنده بوده‌اند در حالی که از فاجعهٔ زلزله سال‌ها گذشته بود.

سه ساعت بعد، ما بدون هیچ کشف دیگری در راه بازگشت به کشتی هالبران بودیم.

ناخدا لن‌گی به کابین خود رفت و در را به رویش بست و حتی برای شام نیز بیرون نیامد.

من فکر کردم بهتر است به درد و غم او احترام بگذارم و سعی نکردم او را ببینم.

روز بعد، با تمایل به بازگشت به جزیره و جستجوی آن از یک ساحل به ساحل دیگر از معاون خواهش کردم مرا راهنمایی کند. جیم وست رضایت داد و پس از آنکه از ناخدا لن‌گی اجازه گرفت. هانت، بوسمن، مارتین هالت، چهار مرد و من در قایق جا گرفتیم ولی بدون اسلحه، چون جایی برای ترس نبود. ناخدا لن‌گی از آمدن با ما خودداری کرد.

در همان محل روز پیش از کشتی پیاده شدیم و هانت ما را دوباره به تپهٔ کلوک ـ کلوک راهنمایی کرد.

وقتی به آنجا رسیدیم، از مسیل باریکی که آرتور پیم و دیرک پیترز و ملوان آلن، بعد از جدا افتادن از ویلیام گی و بیست و نه همراه او، از شکاف یک سنگ لغزان بدانجا وارد شده بودند بالا رفتیم.

در این محل، دیگر نه از دیوارها، که در زمین لرزه ویران شده بودند، نه از شکافی که از آن درخت‌های پرشاخ و برگ فندق دیده می‌شده، نه از

راهروی تاریکی که به هزار تو منتهی می‌شده و آلن در آن از خفگی مرده بود، و نه از ایوانی که آرتور پیم و پیترز از آنجا شاهد حملهٔ قایق‌های بومیان به کشتی‌شان بوده‌اند و صدای انفجار را شنیده‌اند... از هیچ کدام اثری نبود.

به این ترتیب تپه، دهکدهٔ کلوک ـ کلوک و هر آنچه به جزیرهٔ تسالال یک جنبهٔ فوق طبیعی می‌داد، به کلی ناپدید شده بود.

ما دیگر کاری نداشتیم جز اینکه از ساحل شرقی به کشتی برگردیم.

هانت ما را از محل انبارهایی که برای صید و جمع‌آوری غزال دریایی و آماده‌سازی آنها ساخته شده بوده عبور داد که جز تخته پاره‌هایی از آن را ندیدیم.

آخرین توقف ما در محلی بود که آرتور پیم و دیرک پیترز در آنجا سوار قایقی شده بودند که آنها را به بالاترین ارتفاع برده بود... تا آن افق پوشیده از بخاری تیره که با پاره شدن آن توانسته بودند غول سفید، بزرگترین سیمای انسانی را مشاهده کنند...

هانت، بازوانش را روی سینه به هم چسبانده بود و با چشمانش گستره بیکران دریا را می‌بلعید.

گفتم:

ــ خوب، هانت!

گویی صدای مرا نشنید چون حتی سرش را برنگرداند.

در حالی که دست روی شانه‌اش می‌گذاشتم گفتم:

ــ اینجا چه می‌کنیم؟

با تماس دستم لرزید و نگاهی به من انداخت که تا اعماق قلبم نفوذ کرد.

هارلیگرلی فریاد زد:

ــ برویم هانت! تو که نمی‌خواهی روی این تخته سنگ ریشه بدوانی! آیا

نمی‌بینی هالبران در آنجا منتظر ماست؟ راه بیفتیم! فردا حرکت می‌کنیم... دیگر هیچ کاری در اینجا نداریم!

به نظرم رسید که لب‌های لرزان هانت، کلمه «هیچ» را تکرار می‌کردند در حالی که همه حالاتش علیه بوسمن اعتراض می‌کرد.

قایق ما را به کشتی آورد.

ناخدا لن‌گی از کابین خود بیرون نیامده بود.

جیم وست که دستور حرکت را دریافت نکرده بود، در قسمت عقب کشتی قدم می‌زد.

من پای دکل بزرگ نشسته بودم و دریای وسیع را که در برابرم گسترده بود تماشا می‌کردم.

در این موقع، ناخدا لن‌گی با صورتی رنگ پریده و درهم از اتاق کارکنان بیرون آمد و به من گفت:

ــ آقای جئورلینگ! من اطمینان دارم که هر کاری امکان داشت انجام داده‌ام!... برادرم ویلیام و همکارانش... آیا از این پس می‌توانم امیدی داشته باشم؟... نه!... باید به راه افتاد، پیش از آنکه زمستان آغاز شود...

ناخدا نگاه دیگری به سوی جزیره انداخت و به معاونش گفت:

ــ جیم... فردا... فردا در نخستین ساعات بامداد لنگر برمی‌داریم...

در همین لحظه، صدای خشک و خشنی این کلمات را تلفظ کرد:

ــ و پیم... بیچاره پیم؟...

و من این صدا را باز شناختم...

همان صدایی بود که در رؤیای خود شنیده بودم!

بخش دوم

۱

و پیم؟...

تصمیم ناخدا لن‌گی برای ترک جزیرهٔ تسالال و بازگشت به سوی شمال، سفری که بدون نتیجه به پایان رسیده، چشم‌پوشی از جستجو در قسمتی دیگر از دریای جنوبگان برای یافتن بازماندگان کشتی غرق شده... همه اینها ذهن مرا به خود مشغول داشته بود.

چگونه ممکن است، در حالی که شش مرد، طبق گزارش دفترچه پاترسون، از چند ماه پیش در این محل‌ها هستند، هالبران آنها را ترک می‌کند؟... آیا کارکنان آن نباید وظیفهٔ انسانی خود را تا انتها انجام دهند؟... آیا جستجو برای کشف ناحیه‌ای که ممکن است بازماندگان کشتی جین، پس از زمین‌لرزهٔ جزیرهٔ تسالال بدانجا پناه برده باشند، رفتن به دنبال غیرممکن نیست؟

ما در اواخر ماه دسامبر بودیم، فردای کریسمس و تقریباً در آغاز فصل خوب. دو ماه از تابستان به ما اجازه می‌داد که در میان دریاهای جنوبگان کشتیرانی کنیم و وقت کافی داشتیم که پیش از شروع فصل بد جنوب به مدار قطبی برگردیم... ولی کشتی هالبران خود را برای بازگشت به سوی شمال آماده می‌کرد...



این جنبهٔ «موافق» مسأله بود ولی برای جنبهٔ «مخالف» استدلال‌های محکمتری وجود داشت:

ابتدا اینکه تا آن روز، هالبران حتی یک قدم به هدف نزدیک نشده بود. با دنبال کردن مسیر مشخص شده توسط آرتور پیم، کشتی ما به سوی محلی که دقیقاً معین شده بود پیش می‌راند: جزیرهٔ تسالال.

پاترسون تصدیق کرده بود که ناخدای ما باید در این محل آشنا برادرش ویلیام گی و پنج ملوان او را پیدا کند. ما نه آنها را و نه کسی از اهالی بومی را در این جزیره ویران شده پیدا نکردیم بی‌آنکه بدانیم جزیرهٔ تسالال در چه

فاجعه‌ای و چه زمانی زیر و رو شده است. و آیا آنها موفق به فرار از این فاجعه شده‌اند یا نه؟

در هر حال، مسأله یک جواب سادهٔ دو گزینه‌ای داشت:

یا بازماندگان کشتی جین مرده‌اند و هالبران باید بدون تأخیر از راهی که آمده بازگردد. یا آنها هنوز زنده‌اند و ما نباید دست از جستجو برداریم.

خوب، اگر گزینهٔ دوم را انتخاب می‌کردیم، جز اینکه منطقه را جزیره به جزیره بگردیم چه می‌توانستیم بکنیم؟ نخست مجمع‌الجزایر غرب که در روایت آرتور پیم به آن اشاره شده و ممکن است از زلزله در امان مانده باشد. در نبود این مجموعه، آیا فراریان جزیرهٔ تسالال نمی‌توانستند به بخش دیگری از جنوبگان رفته باشند؟... آیا در میان این دریای آزاد که قایق آرتور پیم و دیرک پیترز معلوم نیست تاکجا در آن پیش رفته، جزایر متعدد دیگری وجود ندارد؟

حقیقت این است که اگر قایق آنها تا آن سوی مدار ۸۴ درجه پیش رفته باشد، در کجا به خشکی رسیده است زیرا در این دشت مایع وسیع و بیکرانه، هیچ گونه خشکی، چه جزیره و چه دشت و هامون، سر از آب در نیاورده بود... بعلاوه، همان طور که قبلاً نیز گفته‌ام، پایان روایت آرتور پیم چیزی جز غرابت‌های باور نکردنی و اغتشاش و درهم برهمی ناشی از توهم یک مغز بیمارگونه ارائه نمی‌دهد... آه! اگر ناخدا لن‌گی شانس می‌آورد و دیرک پیترز را در ایلینویز پیدا می‌کرد، و اگر او الان در کشتی بود، چقدر به دردمان می‌خورد و چه اطلاعات دقیقی می‌توانست به ما بدهد...

به هر حال، اگر تصمیم بر این می‌شد که به سفر ادامه دهیم، به سوی چه نقطه‌ای از این منطقهٔ اسرارآمیز باید بادبان می‌گشودیم؟ آیا باید کشتی را به دست قضا و قدر می‌سپردیم تا هر جا می‌خواهد ببرد؟!

وانگهی، مشکل دیگری هم بود و آن اینکه آیا کارکنان کشتی رضایت

می‌دادند که در این منطقه پر از ناشناخته‌ها، سرگردان بشویم و سکان هالبران را به دست شانس و اقبال بسپاریم؟ بیشتر به سوی قطب برانیم و یا به دریاهای آمریکا یا آفریقا برگردیم که خطر برخورد با یک یخکران غیرقابل عبور بر سر راهمان قرار دارد؟

در واقع، چند هفتهٔ دیگر زمستان جنوبگان آغاز می‌شد و این دریای آزاد که چنین آغوش به روی هالبران گشوده، چنان یخ می‌زد که قابل کشتیرانی نبود. تصور هفت تا هشت ماه ماندن در میان یخ‌ها، بدون اینکه بتوان حتی خود را به یک خشکی رساند، شجاع‌ترین آدم‌ها را از تصمیم بازمی‌داشت...

ناخدا لن‌گی با اندیشیدن به این چیزها و با نومیدی کامل از بازیافتن برادرش و ملوانان او بود که به معاونش دستور داد کشتی را برای حرکت آماده کند.

اما در مورد خودم، باید اعتراف کنم که بشدت احساس سرخوردگی می‌کردم. برای من تأسفی بالاتر از این نبود که سفرمان در چنین شرایط غم‌انگیزی به پایان برسد. پس از آنکه با چنین هیجانی به ماجراهای جین دل بسته بودم، مطلقاً نمی‌خواستم جستجوهایمان را معلق بگذاریم و علاقه‌مند بودم تا آنجا که می‌توانیم آن را در مناطق جنوبگان پی بگیریم. و چند تن از دریانوردان، اگر به جای ما بودند، آرزو می‌کردند مشکل جغرافیایی قطب جنوب را حل کنند؟ واقعیت این بود که هالبران از مناطقی که کشتی‌های ودل دیدار کرده بودند جلوتر رفته بود زیرا جزیرهٔ تسالال در فاصله‌ای کمتر از هفت درجه از نقطه‌ای که نصف‌النهارها به هم تلاقی می‌کنند قرار داشت و به نظر نمی‌رسید که هیچ مانعی سر راه رسیدن کشتی ما به آخرین درجهٔ عرض جغرافیایی وجود داشته باشد. در این فصل استثنایی شاید بادها و جریان‌های آب هالبران را تا انتهای محور زمین هدایت می‌کرد که در این لحظه بیش از چهارصد میل از آن فاصله نداشت. اگر دریای آزاد تا قطب گسترده بود،

پیمودن این فاصله کار چند روز بود ولی اگر خشکی و دشت وجود داشت چند هفته‌ای طول می‌کشید... ولی، در حقیقت کسی در بین ما به فکر قطب جنوب نبود و حالبران برای فتح آن خطرات اقیانوس جنوبگان را به جان نخریده بود!

و آنگهی، اگر بپذیریم که ناخدا لن‌گی، در صورتی که مایل به ادامهٔ جستجوهایش در نقاط دورتر هم بود و موافقت جیم وست، بوسمن و ملوان‌های قدیمش را پیشاپیش جلب کرده بود، آیا می‌توانست اجیرشدگان فالکلند را که هیرن دایماً آیهٔ یأس در گوششان می‌خواند، با خود همراه کند؟ نه، امکان نداشت و آنها حتماً از ادامهٔ ماجراجویی در دریاهای جنوبگان سرباز می‌زدند. و این باید یکی از دلایلی باشد که به خاطر آن ناخدای ما علیرغم درد عمیقی که در دل داشت تصمیم به بازگشت به سوی شمال گرفت.

بنابراین ما سفرمان را تمام شده تلقی می‌کردیم و شما می‌توانید غافلگیری ما را از شنیدن این کلمات، که به گوشمان خورد حدس بزنید:

ــ و پیم... بیچاره پیم؟

من برگشتم. این هانت بود که حرف می‌زد، در حالی که نزدیک اتاق کارکنان بی‌حرکت ایستاده و چشم به افق دوخته بود...

در عرشهٔ کشتی ما عادت به شنیدن صدای هانت نداشتیم و حتی شاید این نخستین کلماتی بود که او از وقتی سوار کشتی شده بود در برابر همه ادا می‌کرد. کنجکاوی همه کارکنان کشتی را به سوی او کشاند. حرکتی از جیم وست کارکنان را از آنجا دور کرد و فقط معاون، بوسمن، مارتین هالت و هاردی با ما ماندند.

ناخدا لن‌گی در حالی که به هانت نزدیک می‌شد پرسید:

ــ تو چه گفتی؟

ــ گفتم: پیم، بیچاره پیم؟

ــ تو با یادآوری نام این مرد که با توصیه‌های نفرت‌انگیزش برادر مرا تا

این جزیره کشاند و باعث آن همه خرابی و قتل و کشتار شد و حالا هم ما را سرگردان این دریاها کرده، چه می خواهی بگویی؟

و چون هانت ساکت ماند، لن‌گی که قلب جریحه‌دارش تسکین نیافته بود فریاد کشید:

ــ دِ جواب بده!

تردید هانت در جواب دادن به دلیل آن نبود که نمی‌دانست چه بگوید، بلکه از اشکال در بیان اندیشه‌هایش ناشی می‌شد. بعلاوه، او زبان مخصوصی برای خود داشت که بیشتر تصویری بود و در تلفظش نیز لهجهٔ خشن سرخپوستان فاروست را داشت. گفت:

ــ نمی توانم همه چیز را نقل کنم... زبانم بند می آید... باور کنید... من از پیم، بیچاره پیم حرف زدم. نه؟

جیم وست گفت:

ــ بله... از آرتور پیم چه داری به ما بگویی؟

ــ می خواهم بگویم، نباید او را ترک کرد.

من فریاد زدم:

ــ نباید او را ترک کرد؟

ــ نه، هرگز! فکرش را بکنید... بیرحمانه خواهد بود... خیلی بیرحمانه! ما به جستجوی او می‌رویم!

ناخدا لن‌گی تکرار کرد:

ــ به جستجوی او؟

ــ باور کنید... برای همین است که من سوار کشتی هالبران شده‌ام... بله، برای یافتن بیچاره پیم!

پرسیدم:

ــ مگر او کجاست؟ لابد نه گور در گورستان زادگاهش!

هانت در حالی که دستش را به سوی جنوب دراز می‌کرد جواب داد:

ـ نه!... او همان جاست که مانده... تنها، تنهای تنها! و خورشید پس از یازده بار باز هم در افق آن بالا آمده!

هانت می‌خواست به این ترتیب مناطق جنوبگان را نشان دهد ولی چه ادعایی داشت؟

ناخدا لن‌گی گفت:

ـ مگر تو نمی‌دانی که آرتور پیم مرده است؟

هانت با حرکتی پرمعنی گفت:

ـ مرده؟... نه! به حرف‌های من گوش دهید... من همه چیز را می‌دانم... باور کنید... او نمرده است.

گفتم:

ـ ببین هانت... به خاطر داری که در آخرین فصل کتاب ماجراهای آرتور پیم، ادگار پو نقل می‌کند که پایان او ناگهانی و رقت‌بار بوده است...

راستش این است که شاعر آمریکایی مشخص نمی‌کند که این زندگی خارق‌العاده چگونه به‌پایان می‌رسد و این همیشه به نظر من مشکوک آمده بود. پس‌راز این‌مرگ‌بالاخره‌برایم‌مکشوف خواهدشد زیرا، اگر حرف‌های هانت را باور کنیم، آرتور پیم هرگز از مناطق قطبی برنگشته است.

ناخدا لن‌گی دستور داد:

ـ روشن‌تر حرف بزن هانت! فکر کن... آرام باش... و آنچه برای گفتن داری واضح‌تر بگو!

و در حالی که هانت دست به پیشانی می‌مالید تا خاطرات دور گذشته را به یاد بیاورد، من به ناخدا گفتم:

ـ چیز عجیبی در مورد دخالت این مرد در ماجرا وجود دارد... او دیوانه نیست...

بوسمن از شنیدن این حرف سر تکان داد چون به عقیده او هانت دارای عقل سالم نبود.

هانت حرف‌های ما را فهمید و فریاد زد:

ـ نه... دیوانه نیستم... دیوانه‌ها آنجا، در علفزار هستند... من نه... باید باور کنید!... آرتور پیم نمرده است!

گفتم:

ـ ادگار پو این را تصدیق می‌کند...

ـ بله، می‌دانم... ادگار پو... از بالتیمور... ولی او هرگز پیم بیچاره را ندیده بود... هرگز!

ناخدا فریاد زد:

ـ چطور! یعنی این دو مرد همدیگر را نمی‌شناختند؟

ـ نه!

ـ یعنی آرتور پیم شخصاً ماجراهایش را برای ادگار پو نقل نکرده؟

ـ نه، ناخدا، نه!... ادگار پو در بالتیمور فقط یادداشت‌های آرتور پیم را دریافت کرده بود... یادداشت‌هایی که او از زمانی که در کشتی گرامپوس پنهان شده بود می‌نوشت... تا آخرین لحظه... باور کنید ناخدا! باور کنید!

مسلم بود که هانت می‌ترسد حرف‌هایش مفهوم و قابل قبول نباشد و این را دایماً تکرارمی‌کرد. ولی آنچه می‌گفت واقعاً پذیرفتنی نبود. به ادعای او، آرتور پیم هرگز با ادگار پو ارتباط نگرفته، و شاعر آمریکایی فقط یادداشت‌های روزانه او را که در تمام‌مدت این‌سفر نوشته‌شده دیده است.

ناخدا لن‌گی دست هانت راگرفت و پرسید:

ـ پس چه کسی این روزنامه را برای ادگار پو آورده؟

ـ یار و همراه پیم، که او را مثل پسرش دوست می‌داشت... دیرک پیترز دورگه... که به تنهایی از جنوب برگشته بود...

من فریاد زدم:

ــ دیرک پیترز دو رگه؟

ــ بله.

ــ تنها؟

ــ تنها.

ــ و آرتور پیم کجا مانده؟

ــ آنجا!

هانت این جواب را با صدایی محکم ادا کرد و آنگاه به سمت جنوب برگشت و چشم به افق دوخت.

مارتین هالت و هارلیگرلی با دلسوزی به او نزدیک شدند ولی جیم وست همچنان بدون بروز دادن احساساتش او را می‌نگریست. و اما ناخدا لن‌گی به من اشاره کرد که نباید حرف‌های این مرد را که مدت‌هاست وضع روحیش مغشوش شده جدی گرفت. با وجود این من پرتوی از حقیقت را در چشمان او می‌دیدم و به پرس و جو از او ادامه دادم و سؤالات دقیق‌تری مطرح کردم که به همه جواب‌های صریح داد بی‌آنکه هرگز دچار تناقض گویی بشود.

پرسیدم:

ــ ببینم... پس از آنکه آرتور پیم و دیرک پیترز از گرامپوس به کشتی جین منتقل شدند، با آن کشتی به جزیرهٔ تسالال آمدند؟

ــ بله.

ــ طی دیدار ناخدا ویلیام گی از دهکدهٔ کلوک ـ کلوک، آیا آرتور پیم و دیرک پیترز با یک ملوان از دیگران جدا افتادند؟

ــ بله... با ملوان آلن که زیر سنگ‌ها خفه شد.

ــ آنگاه، آن دو نفر از بالای تپه شاهد حمله به کشتی و خرابی آن بودند؟

ــ بله...

ــ و پس از مدتی، با تصاحب یکی از قایق‌های بومیان توانستند جزیره را ترک کنند و بومیان موفق نشدند آنها را بگیرند؟

ــ بله.

ــ و بیست روز بعد، با رسیدن به مقابل پرده‌ای از بخارات، هر دو در حفرهٔ آبشار کشیده شدند؟

این بار هانت جواب قاطعی نداد. مردد بود، تمجمج می‌کرد و به نظر می‌رسید می‌کوشد چیز فراموش شده‌ای را دوباره به خاطر بیاورد. بالاخره در حالی که نگاهم می‌کرد و سر تکان می‌داد جواب داد:

ــ نه! هر دو نه... باور کنید... دیرک پیترز هرگز این را به من نگفت...

ناخدا لن‌گی با عجله پرسید:

ــ دیرک پیترز... تو با دیرک پیترز آشنا شده‌ای؟

ــ بله.

ــ کجا؟

ــ در واندالیا... ایالت ایلینویز

ــ همهٔ این اطلاعات مربوط به این مسافرت را از او گرفته‌ای؟

ــ از او.

ــ و او تنها برگشته بود؟... تنها... از جنوب برگشته و آرتور پیم را آنجا گذاشته بود؟

ــ بله، تنها.

من فریاد زدم:

ــ پس حرف بزنید! حرف بزنید!

از بی‌قراری سرجایم بند نبودم. چطور! هانت دیرک پیترز را می‌شناخت و به کمک او از چیزهایی خبر داشت که من تصور می‌کردم هرگز فاش نخواهد شد!... او از فرجام این ماجراهای خارق‌العاده خبر داشت!

آنگاه، هانت با جملاتی بریده بریده جواب داد:

ــ بله... آنجا... پرده‌ای از بخارات... دورگه غالباً به من می‌گفت... باور کنید... هر دو، آرتور و او، در قایق تـالالِ بوده‌اند... سپس... یک یخپاره... یک یخپاره عظیم شناور روی آنها آمده... با ضربهٔ آن، دیرک پیترز توی دریا افتاده ولی توانسته خود را به یخپاره بیاویزد و از آن بالا برود... و از آنجا قایق را دیده که منحرف شده و جریان او را با خود برده... دور... خیلی دور!... پیم بیهوده کوشیده به دوستش بپیوندد ولی نتوانسته... قایق از آنجا رفته و پیم عزیز و بیچاره را با خود برده... این اوست که برنگشته و همچنان آنجاست... آنجا!

در حقیقت، این شخص باید خود دیرک پیترز باشد که با چنین هیجان و احساساتی از «آرتور پیم عزیز و بیچاره» حرف می‌زد.

به هر حال، واقعیت روشن بود. چرا ما شک می‌کردیم؟ پس در برابر پردهٔ بخارات بوده که آرتور پیم و دیرک پیترز از هم جدا و دور شده بودند.

پس دیرک پیترز چگونه توانسته به شمال برگردد، از یخکران بگذرد، مدار قطبی را پشت سر بگذارد و به آمریکا برسد و یادداشت‌های آرتور پیم را در اختیار ادگار پو قرار دهد؟

این سؤالات مختلف به دقت برای هانت مطرح شد و او به همه، طبق آنچه به گفتهٔ خودش از دیرک پیترز شنیده بود، پاسخ داد.

بر حسب آنچه او نقل کرد، دیرک پیترز هنگامی که به یخپاره چنگ زده دفترچهٔ آرتور پیم را در جیب داشته و به این ترتیب توانسته روزنامهٔ پیم را نجات دهد و به رمان‌نویس آمریکایی برساند.

هانت تکرار می‌کرد:

ــ حرف‌های مرا باور کنید چون من وقایع را آن طور که از دیرک شنیده‌ام به شما می‌گویم... هنگامی که یخ شناور او را با خود می‌برده با تمام قدرت فریاد می‌زده: پیم... ولی پیم بیچاره در میان پردهٔ بخارات ناپدید شده بود...

دیرک پیترز با خوردن ماهی خام، که می‌توانسته صید کند، زنده مانده و در اثر جریان مخالف به جزیرهٔ تسالال برگشته و نیمه جان خود را به خشکی کشانده است.

ناخدا فریاد زد:

ــ به جزیرهٔ تسالال برگشته؟... بعد از چند وقت که آنجا را ترک کرده بوده؟

ــ پس از سه هفته... بله، آن طوری که دیرک پیترز به من گفت، سه هفته حداکثر...

ــ در این صورت باید بازماندگان خدمهٔ جین را در آنجا پیدا می‌کرد... برادرم و کسانی را که با او زنده مانده بودند...

ــ نه! دیرک پیترز همیشه فکر می‌کرد که آنها تا آخرین نفر مرده‌اند... هیچ کس در جزیره نبوده...

من که حیرت کرده بودم گفتم:

ــ هیچ کس؟

هانت گفت:

ــ هیچ کس!

ــ ولی اهالی جزیره؟

ــ گفتم که، هیچ کس! آنها فرار کرده بودند!

این ادعا با وقایعی که ما از آنها مطمئن بودیم، تناقض داشت. ممکن بود وقتی که دیرک پیترز برگشته، اهالی جزیره، بر اثر وحشت از چیزی که ما نمی‌دانیم، به جزایر جنوب غربی گریخته باشند و ویلیام گی و همراهانش نیز هنوز در غارهای کلوک ـ کلوک پنهان باشند. به این ترتیب قابل درک است که چرا پیترز کسی را ندیده است و اینکه بازماندگان کشتی جین در مدت یازده سال اقامت در جزیره از بومیان آن ترسی نداشته‌اند. از سوی دیگر، چون

پاترسون هفت ماه پیش آنها را در جزیره گذاشته، اگر ما پیدایشان نکردیم به این دلیل بوده که چیزی برای ادامهٔ زندگی پیدا نکرده و از آنجا رفته‌اند...

ناخدا لن‌گی دوباره پرسید:

ـ پس در بازگشت دیرک پیترز، حتی یک نفر در جزیره نبوده؟

ـ هیچ کس! دیرک پیترز حتی به یک بومی هم برنخورده...

بوسمن پرسید:

ـ آن وقت دیرک پیترز چه کار کرده؟

هانت جواب داد:

ـ یک قایق آنجا، ته این خلیج بوده پر از گوشت خشک و چندین بشکه آب شیرین... دیرک داخل آن پریده و یک باد جنوب او را هفته‌ها و هفته‌ها به سوی شمال پیش رانده است... از کنار یخکران توانسته گذرگاهی پیدا کند و بگذرد... حرف‌های مرا باور کنید چون فقط آنچه را که پیترز صد بار برایم نقل کرده تکرار می‌کنم... بله! او از مدار قطبی هم گذشته...

پرسیدم:

ـ بعد از آن چی؟

ـ بعد از آن، یک کشتی صید نهنگ آمریکایی، به نام ساندی هوک، او را سوار کرده و به آمریکا برگردانده است.

به این ترتیب، اگر روایت هانت را حقیقت تلقی کنیم ـ که ممکن است باشد ـ این درام وحشتناک مناطق جنوبگان، لااقل در آنچه مربوط به دیرک پیترز است، چگونه به پایان می‌رسد. در بازگشت به آمریکا، دیرک پیترز با ادگار پو، که آن زمان ناشر سوترلیتری میسنجر southern Literay Messenger بوده تماس گرفته است و از یادداشت‌های آرتور پیم این داستان شگرف ولی فاقد گره‌گشایی نهایی بیرون آمده که ما تاکنون تصور می‌کردیم تخیلی است!

به هر حال، واقعیت این بوده که ادگار پو هرگز با آرتور پیم رو به رو نشده

بود و او را نمی‌شناخت و برای همین، برای اینکه خوانندگانش را در یک عدم اطمینان هیجان‌انگیز باقی بگذارد، او را با این مرگ «ناگهانی و رقت‌انگیز» میرانده است بی آنکه چگونه و چرایی آن را مشخص کند.

پس، اگر آرتور پیم هرگز برنگشته است آیا می‌توانیم عقلاً بپذیریم که او بعد از جدا شدن از یارانش نمرده و هنوز هم، پس از گذشت یازده سال، زنده باشد؟

هانت جواب داد:

ـ بله... بله!

اکنون جا داشت از خود بپرسم که آیا هانت کاملاً بر اعصاب خود مسلط است و آیا این او نبوده که در یک بحران روانی، وارد کابین من شده و کلمات «پیم... بیچاره پیم؟» را در گوش من زمزمه کرده است؟

بله. من خواب ندیده بودم!

اگر ادعای هانت حقیقت داشته باشد، وقتی با آن صدای آمرانه و در عین حال استغاثه آمیز می‌گوید:

ـ پیم نمرده است... پیم آنجاست!... نباید پیم بیچاره را ترک کرد!

باید باور کنیم.

وقتی پرس و جوهایم از هانت را تمام کردم، ناخدا لن‌گی، پریشان و منقلب، از آن حالت تفکر بیرون آمد و با صدایی خشک دستور داد:

ـ همهٔ کارکنان، به عقب کشتی بیایند!

وقتی کارکنان کشتی دور او جمع شدند، گفت:

ـ گوش کن هانت... و به اهمیت سؤال‌هایی که ازت می‌کنم خوب فکر کن!

هانت سرش را بلند کرد و نگاهش را روی ملوانان چرخاند.

ـ تو تصدیق می‌کنی هانت، که همهٔ آنچه دربارهٔ آرتور پیم گفتی حقیقت دارد؟

هانت با لحنی مؤکد گفت:

ــ بله!

ــ تو دیرک پیترز را می‌شناختی؟

ــ بله.

ــ چند سال با او در ایلینویز زندگی کرده‌ای؟

ــ نه سال.

ــ و او غالباً این چیزها را برایت نقل کرده؟

ــ بله.

ــ و تو هرگز شک نکردی که او حقیقت را می‌گوید؟

ــ نه.

ــ خوب. و او هرگز فکر نمی‌کرد که بعضی از سرنشینان جین ممکن است در جزیرهٔ تسالال مانده باشند؟

ــ نه.

ــ او باور می‌کرد که ویلیام گی و ملوانانش همه در ریزش تپه‌های کلوک کلوک مرده‌اند؟

ــ بله... و آن طوری که او بارها تکرار می‌کرد، پیم نیز به همین عقیده بوده است.

ــ و تو آخرین بار دیرک پیترز را کجا دیدی؟

ــ در واندالیا.

ــ خیلی وقت است؟

ــ دو سال پیش.

ــ و از شما دو نفر کدام یک اول واندالیا را ترک کردید؟

به نظرم رسید هانت موقع پاسخ دادن یک لحظه تردید کرد.

ــ با هم آنجا را ترک کردیم.

ــ تو کجا رفتی؟

ــ به جزایر فالکلند.

ــ و او؟

ــ او...

هانت تکرار کرد و نگاهش چرخید و روی صورت مارتین هالت توقف کرد.

ناخدا ادامه داد:

ــ خیلی خوب. آنچه را که ازت می‌پرسم خوب می‌فهمی؟

ــ بله.

ــ پس جواب بده! وقتی که دیرک پیترز از ایلینویز حرکت کرد، آیا آمریکا را ترک گفت؟

ــ بله.

ــ برای رفتن به کجا؟... حرف بزن!

ــ به جزایر فالکلند!

ــ و اکنون کجاست؟

ــ در برابر شما!

۲

تصمیم قطعی

دیرک پیترز!... هانت همان دیرک پیترز بود... یار و همراه صمیمی آرتور پیم، کسی که ناخدا لن‌گی مدت‌های طولانی بیهوده دنبال او در ایالات متحده گشته بود و اینک حضور او در کشتی شاید دلیل تازه‌ای برای ادامه سفر ما فراهم می‌آورد.

شاید خوانندگان تاکنون دیرک پیترز را در بین سطور این داستان در شخصیت هانت شناخته باشند ولی چطور ناخدا لن‌گی و من، که بارها کتاب ادگارپو را خوانده بودیم که در آن خطوط سیمای دیرک پیترز به دقت ترسیم شده، شک نکرده بودیم که هانت و دیرک پیترز ممکن است یک نفر باشد؟ باید اعتراف کنم که دلیل آن فقدان تیزهوشی و سرعت انتقال در ما بوده است ولی عوامل دیگر نیز دخالت داشت از جمله گوشه گیری و کوشش هانت برای اینکه تا حد امکان از نظرها دور باشد و جلب توجه کسی را نکند و پرهیز او از هر گونه اشاره به گذشتهٔ خود و از هر گونه ابراز آشنایی با ماجراهای کتاب ادگارپو که پیوسته در کشتی و به خصوص بین من و ناخدا لن‌گی مطرح بود و حتماً به گوش او هم می‌رسید.

به هر حال، اکنون دیگر تردیدی وجود نداشت که هانت واقعاً همان دیرک پیترز بود. اگرچه یازده سال پیرتر شده بود ولی همان گونه بود که آرتور پیم نقاشی کرده بود. درست است که آن ظاهر وحشیانه‌ای که روایت از آن حرف می‌زند دیگر وجود نداشت ولی به قول خود آرتور پیم «این وحشیگری فقط ظاهری بود»: قد کوتاه، قدرت عضلانی، اندام پرعضله، دست‌هایش «چنان پت و پهن که به زحمت شکل انسانی‌اش را حفظ کرده بود»، بازوها و ساق‌های کمانی، سر گنده، دهان گشاد که در تمام پهنای صورت کشیده شده بود و دندان‌های درشتی که لب‌ها به زحمت آنها را می‌پوشاند...

در واقع، دیرک پیترز با سن، تجربه، ضربات زندگی، مصیبت‌هایی که دیده بود و صحنه‌های وحشتناکی که شاهد و حتی بازیگرش بوده به کلی تغییر کرده بود ولی همچنان یار و وفادار آرتور پیم باقی مانده بود که همچون پسری دوستش داشت و هرگز امید باز یافتن او در میان تنهایی دهشت‌انگیز جنوبگان را از دست نمی‌داد.

حالا چرا دیرک پیترز در جزایر فالکلند خود را پشت اسم هانت پنهان

کرده بود و حتی پس از سوار شدن در کشتی ما نیز این گمنامی را حفظ می‌کرد و با آنکه از قصد ناخدا لن‌گی برای رفتن به کمک بازماندگان کشتی غرق شده جین آگاه بود اطلاعات خود را با افشای هویتش در اختیار او نمی‌گذاشت؟

چرا؟... بی‌تردید برای اینکه می‌ترسید اسمش باعث وحشت دیگران شود... در واقع، او همان مردی بود که در ماجرای هراس‌انگیز کشتی گرامپوس درگیر شده و هم او بود که با ضربه‌ای ملوان پارکر را کشته بود که گوشتش را خورده و با خونش رفع عطش کرده بودند!...

او وقتی تصمیم گرفت نام خود را فاش کند که امیدوار بود با شناختن وی ناخدای هالبران مصمم خواهد شد که جستجوی آرتور پیم را ادامه دهد. او اصولاً با همین هدف، پس از سال‌ها اقامت در ایلینویز، به جزایر فالکلند آمده بود تا در اولین فرصتی که دست می‌دهد برای پیدا کردن دوستش به دنیای ناشناختهٔ جنوبگان بیاید. چه قلب امیدواری که انتظار داشت پس از یازده سال، آرتور پیم بیچاره را زنده بیابد!

هنگامی که به طور قطع و یقین هوادار ادامهٔ سفر و مبارزهٔ هالبران شدم، دیگر آن مرد منطقی و اهل عمل و واقع بین سابق نبودم. احساس می‌کردم قلبم در کنار قلب دیرک پیترز می‌تپد!... فکر می‌کردم در این لحظهٔ حساس ترک کردن جزیرهٔ تسالال و بازگشت به شمال و به سوی اقیانوس اطلس، شانه خالی کردن از یک وظیفهٔ انسانی است، وظیفهٔ شتافتن به نجات انسان بدبختی که در بیابان‌های یخ‌زده جنوبگان رها شده است.

درست است که درخواست از ناخدا لن‌گی برای اینکه کشتی را در این دریاها جلوتر ببرد و واداشتن خدمهٔ کشتی به تلاشی جدید، بعد از آن همه خطر که از سر گذرانده بودند، با جواب رد قاطع و همه جانبه روبه‌رو می‌شد و اصولاً دخالت در این مسأله در حد من نبود، با وجود این احساس می‌کردم

دیرک پیترز چشم امید به من دوخته است و از من توقع دارد که در موضوع آرتور پیم قدم پیش بگذارم.

اعتراف دیرک پیترز با سکوتی طولانی مواجه شد. قطعاً هیچ کسی در درستی ادعای او شک نداشت. او گفته بود «من دیرک پیترز هستم»، پس دیرک پیترز بود.

آنچه مربوط به آرتور پیم و ماجراهای او بود، همه قابل قبول بود و کسی در صدق گفته‌های دیرک پیترز تردید نداشت. ولی اینکه آرتور پیم هنوز زنده باشد، آن طور که مرد دورگه اعلام می‌کرد، و اینکه وظیفه حکم می‌کند که با قبول خطرهای تازه به جستجوی او بپردازیم، آن طور که دیرک پیترز می‌خواست، مسألهٔ دیگری بود.

با این همه، تصمیم گرفتم از دیرک پیترز حمایت کنم ولی برای اینکه قضیه را از زاویه‌ای مطرح نکنم که از همان ابتدا با مخالفت جدی روبه‌رو شوم، به استدلال قابل قبول‌تر پرداختم و مسألهٔ ویلیام گی و پنج ملوانش را که ردپایی از آنها نیافته بودیم، به میان کشیدم و گفتم:

ــ دوستان، پیش از آنکه تصمیم قطعی بگیریم، عاقلانه است که اوضاع را با خونسردی مورد بررسی قرار دهیم. ما نباید با دست برداشتن از مبارزهٔ خود، در لحظه‌ای که شاید شانسی برای موفقیت داشته، برای ابد تأسفی عمیق و ندامتی جانسوز برای خود فراهم آوریم... ناخدا، و شما یاران من. فکرش را بکنید که دستکم هفت ماه است که پاترسون تیره‌بخت، هموطنان شما را زنده در جزیرهٔ تسالال باقی گذاشته است. اگر تا آن زمان آنجا زنده مانده‌اند برای این بوده که از یازده سال پیش با استفاده از منابع طبیعی جزیره زندگی می‌کرده‌اند و ترسی هم از جزیره‌نشینان نداشته‌اند چون تعدادی از آنها در یک حادثه نامعلوم کشته شده و تعدادی هم احتمالاً به جزایر دیگر فرار کرده‌اند. تا اینجا کسی اعتراضی ندارد؟

هیچ کس جوابی نداد. ادامه دادم:

ــ اگر ما به ناخدای جیں و ملواناش برنخوردیم برای این است که پس از حرکت پاترسون، آنها مجبور به ترک جزیرهٔ تسالال شده‌اند. به چه دلیل؟ به نظر من، برای اینکه زمین‌لرزه چنان جزیره را زیر و رو کرده که دیگر قابل سکونت نبوده است. باری، کافی بوده یک قایق بومی گیر بیاورند و به کمک جریان آب خود را به یک جزیره دیگر یا به نقطه‌ای در خشکی جنوبگان برسانند... در هر صورت، آنچه من می‌دانم و آنچه تکرار می‌کنم این است که اگر ما جستجوی خود را برای نجات جان هموطنان شما ادامه ندهیم، هیچ کاری نکرده‌ایم...

در اینجا نگاهم را روی صورت یک یک شنوندگان خود گرداندم ولی هیچ کس عکس‌العملی نشان نداد.

ناخدا لن‌گی که با هیجان شدیدی درگیر بود، سرش را خم کرده بود زیرا احساس می‌کرد که من حق دارم... و با یادآوری وظایف انسانی، تنها رفتار مناسب برای صاحبان دل را نشان می‌دهم.

پس از مکثی کوتاه گفتم:

ــ ما همه‌اش می‌خواهیم چند درجه در عرض جنوبی پیش برویم آن هم در حالی که دریا قابل کشتیرانی است و ما هنوز دو ماه هوای خوب خواهیم داشت و ترسی از زمستان جنوبگان نداریم. هالبران آذوقهٔ فراوان دارد و خدمه‌اش کامل و سالم است و هیچ گونه بیماری در کشتی دیده نشده است... پس برای چه تردید می‌کنیم؟ از خطرات خیالی می‌ترسیم؟ یا شهامت پیش رفتن را نداریم؟ پیش رفتن به سوی آنجا...

و قطب جنوب را با دست نشان دادم در حالی که دیرک پیترز نیز بدون هیچ کلامی با حرکتی آمرانه و گویا دست به سوی جنوب دراز کرده بود.

همه همچنان ما را نگاه می‌کردند ولی باز هم کسی جوابی نداد. سکوت مطلق بر کشتی حاکم بود.

من در طول صحبتم اسمی از آرتور پیم نبرده و تأکیدی بر پیشنهاد دیرک پیترز نکرده بودم چون می‌دانستم که در آن صورت اعتراض‌ها شروع خواهد شد و احتمال دارد خود مرا هم تهدید کنند.

در فکر بودم که پس چگونه باید در قلب و روح این همراهان نفوذ کنم که ناگهان ناخدا لن‌گی سکوت را شکست و شروع به صحبت کرد و رو به دیرک پیترز گفت:

ـ دیرک پیترز! آیا تصدیق می‌کنی که آرتور پیم و تو، پس از آنکه از جزیرهٔ تسالال حرکت کردید، خشکی‌هایی را در جهت جنوب دیده‌اید؟

ـ بله... جزیره یا قاره... باور کنید... تصور می‌کنم... اطمینان دارم که پیم بیچاره در همانجا منتظر است که کسی به نجاتش بشتابد...

من گفتم:

ـ شاید ویلیام گی و ملوانانش نیز در همانجا منتظرند...

تا بحث را در مسیر مناسب‌تری قرار دهم. در واقع، این خشکی دیده شده یک هدف بود، هدفی که به آسانی قابل دسترسی بود و هالبران بدون هیچ خطری به آنجا می‌رفت، جایی که احتمال داشت بازماندگان کشتی جین نیز بدان پناه برده باشند.

ناخدا لن‌گی پس از لحظه‌ای اندیشیدن دوباره رشتهٔ سخن را به دست گرفت:

ـ دیرک پیترز، آیا درست است که بعد از ۸۴ درجهٔ جنوبی، افق با پرده‌ای از بخارات مسدود شده است... همان که در روایت آرتور پیم آمده؟... آیا با چشم‌های خود آن را دیدی؟ آن آبشار هوایی... و آن حفره‌ای که قایق آرتور پیم از میان آن ناپدید شده است؟



و قطب جنوب را با دست نشان دادم.

دیرک پیترز پس از آنکه یک یک ما را نگاه کرد، سر گنده‌اش را تکان داد و گفت:

ـ نمی‌دانم... چه سؤال‌هایی از من می‌کنید ناخدا؟... پرده‌ای از بخارات؟... بله... شاید... و نمایی از خشکی در سمت جنوب...

مسلماً دیرک پیترز هرگز کتاب ادگارپو را نخوانده بود و احتمالاً حتی

خواندن بلد نبود. پس از رساندن روزنامهٔ آرتور پیم به‌ادگار پو، دیگر نگران انتشار آن نشده و به ایلینویز و سپس به جزایر فالکلند رفته است و ظاهراً از سروصدایی که کتاب‌نویسندهٔ معروف به‌راه‌انداخته نیزبی‌خبربوده است.

علاوه بر این، فقط آدمی با دقت نظر و تخیل قوی آرتور پیم می‌توانست تصور مشاهدهٔ چیزهای عجیب را داشته باشد که احتمالاً زاییده تخیل خود او بود.

آنگاه، برای اولین بار در طول این بحث، صدای جیم وست به گوش رسید. آیا معاون تحت تأثیر استدلال‌های من قرار گرفته و با من همعقیده شده و موافق ادامهٔ سفر بود؟ نمی‌دانستم. در هر حال، او تقاضا کرد:

ــ ناخدا... دستورتان چیست؟

ناخدا لن‌گی به طرف کارکنان کشتی برگشت. قدیمی‌ها و جدیدها به دورش جمع شده بودند. فقط هیرن کمی عقب‌تر ایستاده و آماده بود تا در صورت لزوم دخالت کند.

ناخدا لن‌گی نگاه پرسشگرش را روی بوسمن و رفقایش چرخاند که از سرسپردگی آنها اطمینان داشت. آیا در رفتار آنها متوجه رضایت و موافقت با ادامهٔ سفر شد یا نه، نمی‌دانم زیرا شنیدم که این کلمات را زمزمه کرد:

ــ آره! اگرفقط مربوط به‌من بود!... اگر از همکاری همگی مطمئن بودم!

در واقع، بدون یک تفاهم عمومی، نمی‌توانستیم جستجوی تازه‌ای را شروع کنیم.

در اینجا بود که هیرن با لحنی خشن شروع به صحبت کرد:

ــ ناخدا. اکنون دو ماه است که ما از فالکلند بیرون آمده‌ایم... رفقای ما برای یک کشتیرانی که نباید از یخکران و حداکثر جزیرهٔ تسالال بگذرد، استخدام شده بودند...

ناخداکه از این گونه حرف زدن هیرن عصبانی شده بود داد زد:

ــ این طور نیست، نه! این طور نیست... من همهٔ شما را برای سفری اجیر کرده بودم که حق داشتم تا هر جاکه دلم می‌خواست ادامه دهم.

هیرن با لحنی خشک ادامه داد:

ــ ببخشید ناخدا، ولی ما اکنون در جایی هستیم که تا حال هیچ دریانوردی به آن نرسیده و جز کشتی جین هیچ کشتی دیگری خطر رسیدن تا اینجا را نخواهد پذیرفت. بنابراین رفقایم و من فکر می‌کنیم که بهتر است پیش از شروع زمستان به جزایر فالکلند برگردیم... از آنجا، شما می‌توانید دوباره به جزیرهٔ تسالال برگردید و حتی اگر دلتان خواست تا قطب پیشروی کنید!

همهمهٔ تأییدکننده‌ای شنیده شد. بدون تردید هیرن بازگوی احساسات اکثریتی بود که به رفقای او تعلق داشت. مخالفت با عقیدهٔ آنها و توقع اطاعت از کسانی که زیاد اهل اطاعت نبودند، و در چنین شرایطی، سفر در مناطق دوردست جنوبگان، عمل جنون‌آمیزی بود که می‌توانست به مصیبتی شوم بینجامد.

با وجود این، جیم وست مداخله کرد و با حمله به سوی هیرن، با صدایی تهدیدآمیز گفت:

ــ چه کسی به تو اجازه داد حرف بزنی؟

ــ ناخدا از ما سؤال کرد. من حق داشتم جواب بدهم.

و این کلام با چنان لحن گستاخانه‌ای ادا شد که معاون ـ که معمولاً بسیار خوددار بود ـ با خشم به طرف وی رفت ولی ناخدا با یک حرکت او را متوقف کرد و گفت:

ــ آرام باش جیم... تا همه موافق نباشیم، هیچ کاری نباید کرد...

آنگاه خطاب به بوسمن پرسید:

ــ عقیدهٔ تو چیست، هارلیگرلی؟

ــ بسیار روشن است ناخدا... من از دستور شما، هر چه باشد، اطاعت می‌کنم... وظیفهٔ ماست که تا کوچکترین شانسی برای نجات ویلیام گی و یارانش باقی است آنها را ترک نکنیم.

بوسمن یک لحظه مکث کرد، در حالی که بسیاری از ملوانان از جمله دراپ، راجرز، گراتیان، اشترن و باری، با اشاراتی مؤکد حرف‌های او را تأیید می‌کردند. او ادامه داد:

ــ اما در مورد آرتور پیم...

ناخدا با صراحت تمام جواب داد:

ــ مسألهٔ آرتور پیم مطرح نیست... فقط برادرم ویلیام و یارانش...

و من چون دیدم که دیرک پیترز می‌خواهد اعتراض کند بازویش را گرفتم و او با آنکه از خشم می‌لرزید ساکت ماند.

نه! وقتش نبود که به موضوع آرتور پیم بپردازیم. باید می‌گذاشتیم کارها به همین ترتیب پیش برود و کشتی در مسیری حرکت کند که طبعاً در جهت میل و آرزوی دیرک پیترز بود.

ناخدا لن‌گی به سؤال و جواب با کارکنان کشتی ادامه می‌داد. کسانی را که می‌توانست به آنها اعتماد کند، می‌خواست به اسم بشناسد. همهٔ ملوانان قدیمی پیشنهاد او را پذیرفتند و متعهد شدند که بی‌چون و چرا تا هر کجا که او می‌خواهد برود همراهیش کنند.

این مردان شجاع مورد تقلید چند تن از اجیر شدگان قرار گرفتند، یعنی تنها سه نفر که ملیت انگلیسی داشتند. اکثریت آنها ظاهراً در کنار هیرن بودند. برای آنها، سفر هالبران در جزیرهٔ تسالال به پایان رسیده بود و حاضر نبودند جلوتر از آن بروند و قاطعانه می‌خواستند کشتی رو به شمال برگردد برای اینکه در مساعدترین زمان فصل از سد یخکران بگذرد.

حدود بیست نفر همین نظر را داشتند و کاملاً معلوم بود که هیرن

احساسات آنها را بازگوکرده است. دراین شرایط، وادار کردن آنهابه شرکت در عملیات حرکت کشتی به سوی جنوب، تحریک آنها به شورش بود.

برای اینکه این ملوانان، که هیرن آنها را اغواکرده بود، تغییر جهت بدهند، به جز تحریک حرص و طمع آنها و به صدا در آوردن تارهای سودجویی چاره‌ای نبود. پس رشتهٔ کلام را دوباره به دست گرفتم و با صدایی محکم، که جای تردیدی در مورد جدی بودن پیشنهادم باقی نمی‌گذاشت، گفتم:

ــ دریانوردان هالبران، خوب گوش کنید!... همان طوری که بسیاری از دولت‌ها برای سفرهای اکتشافی در مناطق قطبی انجام می‌دهند، من جایزه‌ای برای کارکنان این کشتی تعیین می‌کنم... دو هزار دلار برای هر درجه‌ای که از مدار ۸۴ جلوتر بروید به شما تعلق خواهد گرفت!

نزدیک هفتاد دلار برای هر کس... وسوسه‌انگیز بود.

احساس کردم به خال زده‌ام و اضافه کردم:

ــ من این قرارداد را با ناخداکه وکیل شما خواهد بود امضا می‌کنم و مبلغی که می‌برید در بازگشت، بی‌هیچ قید و شرطی به شما پرداخت خواهد شد.

من منتظر اثر این پیمان بودم که خیلی زود ظاهر شد. بوسمن برای تشویق رفقایش فریاد زد:

ــ هورا!

و همه یکصدا پاسخ دادند:

ــ هورا!

هیرن کوچکترین اعتراضی نکرد.

بنابراین قرارداد قطعی شده بود. ولی من برای رسیدن به هدف خود مبلغ بیشتری می‌توانستم نثار کنم.

در حقیقت ما هفت درجه بیشتر با قطب جنوب فاصله نداشتیم و اگر هالبران تاقطب می‌رسید، برای من بیش‌از چهارده‌هزار دلارهزینه نداشت!

۳
مجمع‌الجزایر ناپدید شده

در ساعات اولیه روز جمعه ۲۷ دسامبر، هالبران دوباره به سوی جنوب بادبان گشود.

خدمات کشتی مثل همیشه با نظم و اطاعت کامل انجام می‌شد. نه از خطر و نه از خستگی اثری نبود. هوا همچنان خوب و دریا آرام بود. اگر این شرایط عوض نمی‌شد، جرثومهٔ عدم اطاعت فرصتی برای رشد نمی‌یافت و مشکلاتی از سوی اجیر شدگان فراهم نمی‌شد. بعلاوه، آدم‌های خشن از مغزشان کمتر استفاده می‌کنند و مردهای جاهل و حریص، که در زمان حال محدود شده‌اند، دستخوش تخیلات دور و دراز نمی‌شوند و آینده نگرانشان نمی‌کند. تنها یک حادثهٔ سخت، که آنها را در برابر واقعیت قرار می‌دهد، از آن حالت بی‌خیالی بیرونشان می‌کشد. امیدوار بودم که چنین واقعه‌ای رخ ندهد.

در مورد دیرک پیترز چیزی عوض نشده بود. افشا شدن هویتش تغییری در رفتارش به وجود نیاورده بود. او همچنان گوشه‌گیر مانده بود. باید یادآور شوم پس از فاش شدن نامش کارکنان کشتی به خاطر ماجرای کشتی گرامپوس کوچکترین نفرتی نسبت به او بروز نمی‌دادند زیرا شرایط حدوث واقعه را درک می‌کردند. بعلاوه فراموش نکرده بودند که او زندگیش را به خاطر نجات جان مارتین هالت به خطر انداخته بود. با این همه، او همچنان کناره‌گیری می‌کرد، در گوشه‌ای تنها می‌خورد و در گوشه‌ای تنها می‌خوابید و همیشه از کارکنان کشتی فاصله می‌گرفت... آیا برای این رفتار خود دلیل دیگری داشت که ما نمی‌دانستیم و شاید آینده آن را به ما می‌فهماند؟

بادی که مدام از شمال می‌وزید، بادی که جین را تا جزیرهٔ تسالال و قایق

آرنور پیم را تا چند درجه آن سوتر رانده بود، حرکت کشتی ما را نیز تسهیل می‌کرد. بدنهٔ کشتی این آب صاف و شفاف را می‌شکافت و شیاری سفید و طولانی پشت سر خود ایجاد می‌کرد.

پس از صحنهٔ روز پیش، ناخدا لن‌گی چند ساعتی را به استراحت پرداخته بود که طبعاً نمی‌توانست عاری از اندیشه‌های مغشوش باشد. از یک طرف امید به نتیجه یک جستجوی تازه و از سوی دیگر مسئولیت چنین سفری در عمق جنوبگان، حتماً آرامش او را به هم می‌زد.

هنگامی که روز بعد او را روی عرشه ملاقات کردم، در حالی که معاونش در عقب کشتی رفت و آمد می‌کرد، ناخدا هر دوی ما را پیش خود خواند و به من گفت:

ــ آقای جئورلینگ، این به دلیل دلمردگی بود که تصمیم گرفته بودم کشتی‌مان را به سوی شمال برگردانم!... احساس می‌کردم که همهٔ آنچه را که باید برای هموطنان بدبختم بکنم انجام نداده‌ام ولی می‌دانستم که اگر بخواهم کشتی را به آن سوی جزیرهٔ تسالال بکشانم کارکنان مخالفت خواهند کرد.

جواب دادم:

ــ در واقع، نطفهٔ یک بی‌انضباطی در کشتی بسته شده است و احتمال دارد به یک شورش بیجامد.

جیم وست به سردی گفت:

ــ شورشی که به ما حق خواهد داد که با خرد کردن کله این هیرن، که دست از تحریک یاغیان برنمی‌دارد، آن را خاموش کنیم.

ناخدا لن‌گی گفت:

ــ کار خوبی خواهی کرد جیم. ولی با اجرای عدالت، توافقی که ما بدان نیاز داریم چه خواهد شد؟

جیم وست گفت:

ــ باشد، ناخدا. بهتر است که کارها بدون خشونت پیش برود!... ولی در آینده، هیرن باید مواظب خودش باشد!

ناخدا لن‌گی یادآور شد:

ــ همکاران او فعلاً با جایزه‌ای که به آنها وعده داده شده به طمع افتاده‌اند. عشق بهره‌وری آنها را متحمل‌تر و نرم‌تر کرده است. سخاوت آقای جئورلینگ در جایی که خواهش‌های ما بی‌ثمر مانده بود، موفق شد. من از ایشان سپاسگزارم...

گفتم:

ــ ناخدا، هنگامی که در فالکلند بودیم، من به شما گفته بودم که مایلم از نظر مالی در اقدام شما شریک باشم. من از فرصتی که پیش آمده بود استفاده کردم و جای هیچ تشکری نیست... تنها خواست من این است که به هدف برسیم و برادر شما و پنج ملوان او را نجات دهیم.

ناخدا لن‌گی دستش را به سوی من دراز کرد و من آن را صمیمانه فشردم. او اضافه کرد:

ــ آقای جئورلینگ، لابد متوجه شده‌اید که با آنکه زمینی که دیرک پیترز به ابهام دیده در جنوب قرار دارد، هالبران به سوی جنوب نمی‌رود.

ــ متوجه هستم ناخدا.

جیم وست گفت:

ــ در این مورد فراموش نکنیم که روایت آرتور پیم اشاره‌ای به این خشکی ندارد و ما فقط گواهی دیرک پیترز را داریم.

جواب دادم:

ــ درست است معاون ولی آیا شکی در درستی گفته‌های دیرک پیترز دارید؟... رفتارش، از وقتی سوار کشتی شده، آیا جلب اعتماد نمی‌کند؟

جیم وست گفت:

ــ از لحاظ خدمت، من ایرادی در او نمی‌بینم...

و ناخدا لن‌گی افزود:

ــ از لحاظ جرأت، شهامت و شرف نیز شکی به او نداریم. نه تنها رفتارش در کشتی هالبران، بلکه همهٔ آنچه در گراپوس و سپس در کشتی جین انجام داده حاکی از پاکدلی و صداقت اوست.

و من نمی‌دانم چرا علاقه‌مند به دفاع از این مرد دورگه شده بودم. آیا به این دلیل که احساس می‌کردم او در این سفر نقش مهمی ایفا خواهد کرد؟ او مطمئن بود که آرتور پیم را باز خواهد یافت و من تعجب می‌کردم که چرا سرنوشت او این چنین مرا جلب می‌کند.

ناخدا لن‌گی ادامه داد:

ــ آقای جئورلینگ، ما نباید فراموش کنیم که دیرک پیترز هنوز امیدوار است که آرتور پیم پس از کشیده شدن در میان دریای جنوبگان توانسته است در یک خشکی جنوبی‌تر به ساحل بیاید و هنوز در آنجا زنده است...

جیم وست گفت:

ــ زنده، پس از یازده سال، آن هم در این منطقهٔ قطبی!

گفتم:

ــ ناخدا، اعتراف می‌کنم که پذیرفتن این یکی خیلی مشکل است. با وجود این، وقتی خوب فکر کنیم، غیرممکن نخواهد بود که آرتور پیم، در منطقه‌ای جنوبی‌تر، به جزیره‌ای شبیه تسالال رسیده باشد، همچون جایی که برادر شما و ملوانانش توانسته‌اند در همین مدت در آنجا زنده بمانند.

ناخدا لن‌گی موضوع صحبت را عوض کرد و گفت:

ــ می‌گفتم که، اگر راه را به سوی جنوب ادامه نمی‌دهم برای این است که قصد دارم نخست محل استقرار جزایر مجاور تسالال را شناسایی بکنم... آن مجمع‌الجزایری که در غرب تسالال قرار دارد...

تصدیق کردم:

ــ فکر خوبی است... شاید در بازدید از این جزایر اطمینان پیدا کنیم که زمین لرزه در زمان نزدیک‌تری اتفاق افتاده است...

ناخدا تأیید کرد:

ــ نزدیک... در این که شکی نیست... بعد از حرکت پاترسون، زیرا معاون جین هموطنانش را در جزیره باقی گذاشته است...

این را می‌دانستیم و به دلایل جدی عقیده‌مان در این باره هرگز عوض نشده بود. جیم وست پرسید:

ــ آیا در روایت آرتور پیم صحبت از یک مجموعهٔ شامل هشت جزیره نیست؟

ــ هشت، یا حداقل هشت جزیره... این همان چیزی است که دیرک پیترز از آن وحشی که در قایق آنها سوار بوده شنیده است. این نونو حتی ادعا کرده که مجمع‌الجزایر یک شاه دارد به نام تسالمون (Tsalemon) که در کوچکترین جزیره اقامت دارد... اگر لازم باشد، دیرک پیترز می‌تواند این جزییات را تأیید کند.

ناخدا لن‌گی گفت:

ــ چون احتمال دارد که دامنهٔ زلزله به این جزایر نرسیده و آنها هنوز مسکونی باشند، هنگام نزدیک شدن به آنها دست به اسلحه و آماده خواهیم بود.

گفتم:

ــ زیاد هم نباید دور باشند... کسی چه می‌داند، شاید برادر شما و ملوانانش نیز به یکی از این جزایر پناه برده باشند.

احتمال قابل قبولی بود ولی نه چندان اطمینان بخش زیرا در این صورت آن بیچاره‌ها دوباره به چنگ وحشی‌هایی افتاده‌اند که در اقامتشان در تسالال



دیرک پیترز فریاد زد: خشکی در سمت راست. جلو!

از شرشان خلاص شده بودند. وانگهی، برای پس گرفتن آنها، اگر زنده مانده باشند، هالبران باید به زور متوسل می‌شد و آیا توفیق می‌یافت یا نه؟

ناخدا خطاب به جیم وست گفت:

ــ ما با سرعت ۹ میل حرکت می‌کنیم و در عرض چند ساعت خشکی دیده خواهد شد... دستور مراقبت دقیق را بده...

ــ داده‌ام ناخدا.

ــ کسی در «آشیانهٔ کلاغ» هست؟...

ــ دیرک پیترز خودش داوطلبانه.

ــ خوب است جیم... می‌توان به هوشیاری او اطمینان کرد.

گفتم:

ــ و به چشمانش... دید عجیبی دارد!

کشتی تا ساعت ۱۰ به سمت غرب شتافت بی‌آنکه صدایی از دیده‌بانی بلند شود. از خود می‌پرسیدم: آیا این جزایر هم مثل جزایر «اورورا» و «گلاس» است که بین جزایر فالکلند و نیوجورجیا بیهوده به دنبالشان گشتیم؟ هیچ گونه برجستگی در سطح دریا و هیچ چین و شکنی در افق به چشم نمی‌خورد. شاید این جزایر برجستگی کمتری داشتند و برای دیدنشان باید تا یکی دو میلی آنها پیش می‌رفتیم.

از سوی دیگر، باد شمال به طور محسوسی ملایم شد و جریان آب بیش از آنچه می‌خواستیم کشتی را به طرف جنوب منحرف کرد. خوشبختانه، از ساعت دو بعدازظهر باد شمال دوباره وزیدن گرفت و جیم وست توانست جهت حرکت کشتی را اصلاح کند.

دو ساعت دیگر هالبران با سرعت ۷ تا ۸ میل در این مسیر پیش رفت بی‌آنکه کوچکترین بلندی در پهنه دریا ظاهر شود.

ناخدا لن‌گی به من گفت:

ــ باور کردنی نیست که ما به محل جزایر نرسیده باشیم زیرا به گفتهٔ آرتور پیم، تسالال متعلق به یک مجموعه وسیع از جزایر بوده...

یادآور شدم:

ــ ولی هرگز نگفته که در مدتی که جین لنگر انداخته بوده آنها را دیده است.

ــ حق با شماست. ولی من راهی را که هالبران از صبح طی کرده بیش از پنجاه میل تخمین می‌زنم در حالی که این جزایر مجاور هم بوده‌اند...

ــ پس باید نتیجه بگیریم که مجمع‌الجزایری که تا‌الان به آن تعلق داشته، در زمین لرزه به کلی ناپدید شده است...

در همین لحظه دیرک پیترز فریاد زد:

ــ خشکی در سمت راست، جلو!

همه نگاه‌ها به آن سو برگشت بی‌آنکه چیزی بر پهنه دریا تشخیص داده شود. بدیهی است که دیرک پیترز از بالای دکل آنچه راکه برای ما قابل رؤیت نبود می‌دید. یک ربع ساعت بعد، دوربین‌های دریانوردی به ما امکان داد که جزیرک‌های پراکنده‌ای را بر سطح آن ببینیم که نور مایل خورشید آنها را روشن می‌کرد و در فاصلهٔ دو تا سه میلی سمت غرب قرار داشتند.

معاون دستور داد بادبان بالا را پایین بیاورند و هالبران زیر بادبان ذوزنقه دکل عقب، دکل جلو و بادبان مثلثی جلو باقی ماند. آیا بجا بود که از هم اکنون کشتی را در وضع دفاعی قرار دهیم و توپ‌ها و تفنگ‌ها آمادهٔ شلیک باشند؟ پیش از اتخاذ این تدابیر احتیاطی، ناخدا لن‌گی فکر کرد که می‌تواند، بی‌آنکه احساس خطر زیادی بکند، به محل نزدیک‌تر شود. چه تغییراتی به وجود آمده بود؟ آنجا که آرتور پیم نشان از وجود جزایری وسیع می‌دهد، جز معدودی جزیرک‌های سر از آب در آورده چیزی دیده نمی‌شد.

در این لحظه، دیرک پیترز، که از دکل به پایین لغزیده بود، روی عرشه پرید. ناخدا لن‌گی ازش پرسید:

ــ خوب، دیرک پیترز، تو این مجمع‌الجزایر را شناختی؟

دیرک پیترز در حالی که سرش را تکان می‌داد جواب داد:

ــ مجمع‌الجزایر؟ نه! من فقط پنج یا شش سر جزیرک دیدم... یک مشت سنگریزه... حتی یک جزیره هم نیست!

از آن مجمع‌الجزایر و یا لااقل قسمت غربی آن چه باقی مانده بود!

هر چه کشتی نزدیک‌تر می‌رفت، راحت‌تر می‌توانستیم این خرده‌ریزهای باقی مانده مجمع‌الجزایر را بازشناسیم که بخش غربی آن به‌کلی نابود شده بود. مساحت بزرگترین جزیرک از صد تا صد و بیست مترمربع تجاوز نمی‌کرد و کوچکترین آن ۶ تا ۸ مترمربع وسعت داشت.

معلوم بود که هالبران نباید از لابلای این تخته سنگ‌ها بگذرد که پهلوها و زیر آن را مورد تهدید قرار می‌دادند. کافی بود گشتی به دور محل بزنند تا ببینند مجمع‌الجزایر به طور کامل زیر آب رفته است. با وجود این، لازم بود در چند نقطه پیاده شویم تا شاید نشانه‌هایی پیدا کنیم.

وقتی به چند صد متری جزیرک اصلی رسیدیم، ناخدا دستور سونداژ داد. عمق آب حدود ۳۶ متر بود. عمقی که باید زمین یک جزیره غرق شده باشد که بخش مرکزی آن حدود ۱۰ تا ۱۲ متر از سطح آب ارتفاع داشته است. کشتی باز هم نزدیک‌تر شد و در عمق ۱۰ متری لنگر انداخت.

جیم وست فکر کرده بود که در مدتی که بازدید جزیرک طول می‌کشد، کشتی را به کمک بادبان‌هایش متوقف نگه دارد. ولی با جریان تندی که به سمت جنوب می‌کشید، کشتی از مسیر خود منحرف شد. پس بهتر بود که در مجاورت مجموعه جزیرک‌ها لنگر بیندازد. آب در آنجا کمتر موج می‌زد و وضع آسمان احتمال هیچ تغییر جوی را نمی‌داد.

به محض اینکه لنگر پایین رفت، یکی از قایق‌های کشتی ناخدا لن‌گی، بوسمن، دیرک پیترز، مارتین هالت، دو پاروزن و مرا سوار کرد و به راه افتاد.

یک چهارم میل بین ما و اولین جزیرک فاصله بود که به سرعت از میان گذرگاه باریکی پیموده شد. قایق بین تخته سنگ‌ها به حرکت درآمد. دیرک پیترز، عقب قایق ایستاده بود و سکان را به دست داشت و می‌کوشید از سنگ‌هایی که اینجا و آنجا سر از آب در آورده بودند دوری جوید. آب،



دیرک پیترز عقب کشتی ایستاده بود

آرام و شفاف، نه یک کف ماسه‌ای پوشیده از صدف بلکه تخته‌سنگ‌هایی سیاه‌رنگ پوشیده از گیاهان زمینی را در معرض دید می‌گذاشت. رشته‌هایی از درختچه‌هایی که تعلق به گونه نباتات دریایی نداشتند در سطح آب موج می‌زدند. این خود مدرکی بود بر اینکه زمینی که آنها را رویانده به تازگی زیر آب رفته است.

هنگامی که قایق به جزیرک رسید، یکی از ملوان‌ها چنک را انداخت که به شکافی در تخته‌سنگ گیر کرد و ما توانستیم به راحتی از قایق پیاده شویم. بدین ترتیب در این محل یکی از جزایر بزرگ قرار داشته که تبدیل به یک زمین بیضی شکل نامنظمی شده بود که محیط آن حدود سیصد متر بود و از سطح آب قریب ۱۰ متر ارتفاع داشت.

از ناخدا لن‌گی پرسیدم:

ـ ممکن است مد دریا تا این ارتفاع بالا بیاید؟

جواب داد:

ـ هرگز. و ممکن است ما در مرکز این جزیرک آثاری از گیاهان یا خرده‌ریزهایی باقیمانده از ساکنین یا چادرها پیدا کنیم.

بوسمن گفت:

ـ بهترین کاری که می‌توانیم بکنیم این است که به دنبال دیرک پیترز برویم که از ما جلو افتاده است. این دو رگه لعنتی با چشم‌های تیزبین خود چیزهایی را می‌بیند که ما نمی‌توانیم ببینیم!

به‌زودی همه ما درنقطهٔ‌اوج جزیرک‌بودیم. درآنجاخرده‌ریزهای پس‌مانده کم نبود که احتمالاً پس‌مانده‌هایی از آن جانوران اهلی بود که در روزنامهٔ آرتور پیم بدان‌ها اشاره شده بود: انواع مرغان خانگی، اردک‌ها و خوک‌هایی با پشم سیاه... بین این استخوان‌های بجا مانده و استخوان‌های پوسیده بجا مانده در جزیرهٔ تسالال این اختلاف شکل وجود داشت که استخوان‌های انباشته شده در اینجا چند ماه بیشتر از عمرشان نمی‌گذشت و این با حدس ما دربارهٔ اخیر بودن زلزله تطبیق می‌کرد. بعلاوه، اینجا و آنجا گیاهانی از نوع غلات و گل‌های کوچکی سبز شده بود که هنوز تازه و با طراوت بودند.

گفتم:

ـ اینها تازه امسال روییده‌اند و هیچ زمستان جنوبی بر آنها نگذشته است!

هارلیگرلی گفت:

ــ منهم با شما همعقیده‌ام آقای جئورلیگ. ولی آیا ممکن نیست آنها بعد از زیر و رو شدن مجمع‌الجزایر در آنجا روییده باشند؟

من همچون کسی که نمی‌خواهد از حرفش برگردد گفتم:

ــ ولی این امر به نظر من غیرممکن است!

در صدها جا درختچه‌هایی ضعیف سبز شده بود که نوعی درخت فندق وحشی بود، و دیرک پیترز شاخه‌هایی از آن کند که پر از شیره نباتی بود. بر این شاخه فندق‌هایی آویزان بود شبیه فندق‌هایی که او و همراهانش به هنگام زندانی شدن در شکاف تپه کلوک کلوک خورده بودند و ما در جزیرهٔ تسالال اثری از آن نیافته بودیم.

با این ملاحظات دیگر تردیدی نبود که زمین‌لرزه پس از رفتن پاترسون رخ داده است و ویلیام گی و ملوانانش از آن فرار کرده‌اند ولی به کجا ممکن است پناه برده باشند؟ این سؤالی بود که دایماً ذهن ما را به خود مشغول می‌داشت بی‌آنکه جوابی برایش پیدا کنیم.

من دلیلی‌برای پافشاری‌بیشتر درمورد جستجوواکتشاف مجمع‌الجزایر نداشتم. این کار به سی و شش ساعت وقت نیاز داشت زیرا کشتی به دور آن گشته بود. در سطح این جزیرک‌ها آثار مشابهی وجود داشت، همان گیاهان و همان پس‌مانده‌ها که به نتایج مشابهی می‌انجامید. دربارهٔ حوادثی که در این منطقه روی داده و به نابودی کامل بومیان آنجا انجامیده بود همه در توافق کامل بودیم و بنابراین هالبران دیگر دلیلی برای ترس از حمله نداشت و ما می‌توانستیم آسوده‌خاطر باشیم.

اکنون، آیا باید نتیجه می‌گرفتیم که ویلیام گی و پنج ملوانش، پس از آنکه به این جزایر پناه آورده‌اند، در واقعه زیر آب رفتن این مجموعه جزایر آنها هم نابود شده‌اند؟

اینک استدلال‌های من در این موضوع، که ناخدا لن‌گی نیز سرانجام آنها را پذیرفت. من گفتم:

ــ به عقیدهٔ من، و به طور خلاصه: از فروریزی مصنوعی تپه کلوک کلوک، دستکم هفت نفر جان سالم بدر برده‌اند، به اضافهٔ پیری سگ آرتور پیم که پس‌مانده استخوان‌هایش را در نزدیکی دهکده دیدیم. سپس، چند وقت بعد، به هنگام نابودی قسمتی از جمعیت تسالال، به دلیلی که برایم نامعلوم است، بومیانی که نمرده‌اند تسالال را ترک کرده و به جزایر دیگر مجمع‌الجزایر پناه برده‌اند. تنها ناخدا لن‌گی و دوستانش، در کمال امنیت در جزیره باقی مانده‌اند که می‌توانستند به راحتی در آنجا زندگی کنند. جایی که قبل از آنها هزاران نفر می‌زیسته‌اند. سال‌ها گذشته، احتمالاً ده یا یازده سال، بی‌آنکه آنها بتوانند از زندان خود فرار کنند و قطعاً به تلاش‌هایی هم دست زده‌اند که حاصل نداشته است. سرانجام، پس از ناپدید شدن پاترسون، حدود هفت ماه پیش، یک زمین‌لرزه جزیرهٔ تسالال را زیر و رو و جزیره‌های مجاور را در آب فرو برده است. آنگاه بوده که ویلیام گی و ملوانانش، که جزیره را غیرقابل سکونت یافته‌اند، مجبور شده‌اند سوار یک قایق بشوند و سعی کرده‌اند به مدار قطبی برگردند ولی کوشش آنها به ثمر نرسیده و تحت تأثیر جریان آب به سوی جنوب سوق داده شده‌اند. بنابراین، چرا نباید به آن خشکی که دیرک پیترز و آرتور پیم دیده‌اند و در ورای ۸۴ درجه عرض جنوبی قرار دارد، نرسیده باشند؟ پس، ناخدای عزیز، فقط در این مسیر است که باید کشتی هالبران را به حرکت در آوریم. ما با عبور از چند مدار دیگر شانس باز یافتن آنها را خواهیم داشت. هدف آنجاست، و چه کسی از ما نمی‌خواهد حتی زندگیش را برای رسیدن به آن نثار کند؟

ناخدا لن‌گی گفت:

ــ آقای جئورلینگ! خدا هدایتمان کند.

بعدها، وقتی که با بوسمن تنها بودیم، او گفت:

ــ آقای جئورلینگ، من با دقت به حرف‌های شما گوش کردم و باید اعتراف کنم که تقریباً مرا مجاب کردید...

ــ هارلیگرلی، به زودی کاملاً مجاب خواهی شد.

ــ کی؟

ــ شاید خیلی زودتر از آنچه فکرش را می‌کنی!

فردا، روز ۲۹ دسامبر، ساعت ۶ صبح، هالبران لنگر برداشت و با باد ملایمی از شمال شرق، مستقیماً به سوی جنوب حرکت کرد.

۴

از ۲۹ دسامبر تا ۹ ژانویه

پیش از ظهر آن روز، کتاب ادگارپو در دستم بود و فصل بیست و پنج آن را بار دیگر به دقت می‌خواندم. در آنجا نقل شده است که وقتی بومیان خواستند آنها را دنبال کنند، دو فراری به همراهی نونوی وحشی، پنج تا شش میل از خلیج دور شده بودند.

آنچه در این فصل مخصوصاً توجهٔ ما را جلب می‌کرد این سطور بود که می‌خواهم نقل کنم:

«ما، که با کشتی جین از شمال آمده بودیم، برای دست یافتن به جزیرهٔ تسالال، قدم به قدم سخت‌ترین مناطق یخبندان را پشت‌سر گذاشته بودیم. با آنکه این موضع ممکن است مطلقاً بر خلاف تصور عمومی از اقیاس جنوبگان باشد، ولی واقعیتی است که تجربه اجازهٔ انکار آن را به ما نمی‌دهد. با این ترتیب، اکنون تلاش برای بازگشت به شمال، بخصوص در این زمان از فصل،

جنون محض بود. تنها یک راه امید به روی ما باز بود: حرکت به سمت جنوب. پس تصمیم گرفتیم جسورانه به سوی جنوب بادبان بگشاییم که در آنجا شانسی برای کشف چند جزیره دیگر بود و نیز احتمال داشت که به آب و هوای معتدل‌تری برسیم...»

آرتور پیم این گونه استدلال کرده است و ما به طریق اولی باید این گونه عمل کنیم. در روز ۲۹ فوریهٔ (سال ۱۸۲۸ کبیسه بود)، فراریان خود را روی «اقیانوس وسیع و ماتم‌زده»، ورای مدار ۸۴ درجه می‌یافتند ولی ما در روز ۲۹ دسامبر بودیم. هالبران از قایق فراری از جزیرهٔ تسالال، که نزدیکی زمستان قطبی تهدیدش می‌کرده، جلوتر بود. از سوی دیگر، کشتی ما با انبار پر از آذوقه، کارکنان خوب و سرحال و فرماندهی خوب نسبت به آن قایق پنجاه پا در شش پایی آرتور پیم که به عنوان آذوقه برای سه نفر فقط سه لاک پشت داشت، از اعتماد بیشتری برخوردار بود.

بنابراین من برای بخش دوم سفرمان، امید موفقیت بیشتری داشتم.

در طول نیمروز، آخرین جزیرک مجمع‌الجزایر در افق ناپدید شد. دریا، همان‌گونه که از جزیرک بنت به بعد دیدیم، حتی یک تکه یخ نداشت و درجهٔ حرارت ۴۳ درجهٔ فارنهایت بود. جریان آب تندتر شده بود و با سرعت مداوم چهار تا پنج میل در ساعت از شمال به جنوب حرکت می‌کرد.

دسته‌هایی از پرندگان دریاهای جنوب، از همان انواع که در تسالال دیده بودیم، بالای سر ما در پرواز بودند ولی باید یادآور شوم که آلباتروس‌های اینجا به درشتی و عظمت آلباتروس‌های تسالال نبودند و مثل آنها فریاد تکه لی‌لی نمی‌کشیدند.

در دو روز بعد هیچ حادثه‌ای رخ نداد و نه خشکی و چیزی شبیه خشکی به چشم نخورد. ملوانان کشتی انواع ماهی‌ها را به فراوانی صید می‌کردند. هنر مشترک هارلیگرلی و اندیکوت تنوع دلچسبی به برنامهٔ غذایی ناهارخوری

مدیران و ناهارخوری کارکنان کشتی داده بود و من فکر می‌کنم باید در این همکاری آشپزانه سهم مساوی به این دو دوست خوش اشتها قایل شد.

روز بعد، اول ژانویهٔ ۱۸۴۰ (یک سال کبیسهٔ دیگر)، مه رقیقی در اولین ساعات روز خورشید را پوشاند ولی ما آن را نشانه تغییری در وضع جوی تلقی نکردیم.

اینک چهار ماه و هفده روز بود که من جزایر کرگلن را ترک کرده بودم و دو ماه و پنج روز بود که هالبران از جزایر فالکلند بیرون آمده بود.

اینکه این کشتیرانی چقدر طول خواهد کشید، فکرم را به خود مشغول نمی‌داشت بلکه بیشتر می‌خواستم بدانم تا کجا ما را در این مناطق جنوبگان پیش خواهد برد.

باید در اینجا یادآور شوم که در رفتار دیرک پیترز نسبت به من، ناخدا و کارکنان کشتی تحولی حاصل شده بود. چون فهمیده بود که من به سرنوشت آرتور پیم علاقه‌مند هستم، تفاهم بیشتری بین ما برقرار شده بود بی آنکه نیازی به مبادله حتی یک کلمه باشد. گاهی از سکوت معمولیش در برابر من دست برمی‌داشت و هنگامی که سر کار نبود، به‌سوی نیمکتی که پشت اتاق کارکنان بود و من معمولاً روی آن می‌نشستم می‌آمد و نزدیک من می‌نشست. چند بار هم صحبت‌هایی بین ما رد و بدل شده بود. ولی هر بار که ناخدا، جیم وست و یا بوسمن به ما می‌پیوستند او دور می‌شد.

آن روز، حوالی ساعت ۱۰، که جیم وست سر کار و ناخدا لن‌گی در کابین خود بود، دیرک پیترز با قدم‌های کوتاهی به طرف نیمکت آمد و از سیمایش پیدا بود که می‌خواهد سر صحبت را با من باز کند. وقتی نزدیک نیمکت شد، برای اینکه مستقیماً برود سر مطلب گفتم:

ــ دیرک پیترز، می‌خواهی از او حرف بزنیم؟

مردمک چشمانش درخشید و زمزمه کرد:

ــ از او؟

ــ تو به خاطرهٔ او وفادار مانده‌ای؟

ــ هرگز نمی‌توانم فراموشش کنم.

ــ او همچنان آنجاست؟ مقابل ما؟

ــ همیشه... باور کنید... چه خطرهایی را با هم گذرانده‌ایم... خطرهایی که شما را دو برادر می‌کند... نه! یک پدر و پسر!... بله... من او را مثل فرزندم دوست دارم... ما با هم سفر خیلی دوری داشتیم... و او دورتر، چون او برنگشت... مرا به آمریکا برگرداندند... ولی پیم... پیم بیچاره... هنوز آنجاست...

چشم‌هایش پر از اشک شد. پرسیدم:

ــ از راهی که پیم و شما پس از حرکت از جزیرهٔ تسالال، با قایقتان پیمودید چیزی به خاطر ندارید؟

ــ هیچ چیز، آقا!... بیچاره پیم هیچ وسیله‌ای در اختیار نداشت... از دستگاه‌های دریانوردی که بتواند خورشید را نگاه کند... ما چیزی نمی‌توانستیم ببینم. ولی در طی هشت روز، جریان آب پیوسته ما را به طرف جنوب می‌راند... باد هم همچنان... باد شمال خوب روی دریای زیبا... دو پارو را به عنوان دکل به لبه‌های کشتی وصل کرده بودیم و از پیراهن‌هایمان به عنوان بادبان استفاده می‌کردیم...

گفتم:

ــ بله... پیراهن‌هایی از متقال سفید که رنگ آنها زندانی شما نونو را آنقدر می‌ترساند!

ــ شاید... من چیزی به‌خاطر ندارم... ولی اگر پیم آن‌را گفته، باید باور کرد.

ــ و درمدت‌این هشت‌روز... شما توانستید غذای‌خود را فراهم آورید؟

ــ بله، آقا... ما و آن مرد وحشی... شما می‌دانید... ما سه لاک‌پشت در قایق

داشتیم... این حیوانات محتوی ذخیرهٔ خوبی از آب شیرین هستند... و گوشتشان بسیار لذیذ است... حتی خامش!... آه! گوشت خام آقا!

با ادای کلمات اخیر دیرک پیترز صدایش را پایین آورد و گویی از اینکه کسی حرف‌هایش را شنیده باشد می‌ترسید به اطراف نگریست.

بنابراین، روح او همچنان از خاطره فراموش نشدنی صحنه‌های کشتی گرامپوس می‌لرزید و با حرف زدن از گوشت خام، حالت کسی در چهره‌اش نقش بست که وحشتی غیرقابل تحمل از خویشتن خویش دارد!

پس از سکوتی طولانی، صحبت را به هدف او برگرداندم و پرسیدم:

ــ اگر به روایت همراه تو مراجعه کنیم، روز اول مارس بوده که شما برای اولین بار آن پرده وسیع از یک بخار خاکستری را روباروی خود دیده‌اید که شعاع‌هایی نورانی روی آن نوسان داشته است...

ــ من نمی‌دانم آقا... ولی اگر پیم گفته حتماً باید باور کنید!

ــ پیم هرگز با شما از شعاع‌های آتشین که از آسمان می‌افتاده حرف نزده؟

ــ هرگز آقا...

ــ شما این را هم ندیدید که رنگ دریا کدر شده و دیگر شفاف نبوده بلکه به رنگ شیر در آمده بوده؟ و سطح دریا در اطراف قایق شما منقلب بوده؟

ــ اگر هم این طوری بوده، من نمی‌دانم... من دیگر چیزی نمی‌فهمیدم... قایق می‌رفت، می‌رفت... سر من هم می‌چرخید... گیج گیج بودم آقا...

و بعد با صدایی خفه افزود:

ــ اگر پیم اینها را گفته... او می‌دانست، باور کنید... من نمی‌دانستم... حرف‌های پیم را باور کنید آقا!

برای اینکه او را غمگین‌تر نکنم گفتم:

ــ من باور می‌کنم دیرک پیترز... باورش می‌کنم.

ــ پس ما به جستجوی او می‌رویم، این طور نیست؟

ــ امیدوارم...

ــ پس از آنکه ویلیام گی و ملوان‌هایش را پیدا کردیم؟

ــ بله... بعد.

ــ حتی اگر آنها را پیدا نکردیم؟

ــ حتی... در این صورت، دیرک پیترز فکر می‌کنم بتوانم ناخدا را وادار به تصمیم‌گیری کنم...

ــ که از رفتن به نجات یک انسان خودداری نکند... انسانی مثل او...

ــ نه، خودداری نخواهد کرد!

و افزودم:

ــ با وجود این، اگر ویلیام گی و آدم‌هایش زنده باشند، می‌توانیم بپذیریم که آرتور پیم هم...

ــ زنده است؟ بله، زنده!... روح بزرگ پدرانم او را زنده نگهداشته‌اند... او منتظر من است... پیم بیچاره من! و چقدر خوشحال خواهد شد وقتی خودش را در آغوش دیرک پیرش بیندازد!... و من...

سینهٔ پهن دیرک پیترز همچون دریایی مواج بالا می‌آمد و پایین می‌رفت...

آنگاه او از آنجا رفت و مرا درگیر عواطفی وصف‌ناپذیر باقی گذاشت. به خوبی احساس می‌کردم که این آدم نیمه وحشی چه ملاطفتی در قلب خود نسبت به مردی دارد که او را پسر خود می‌خواند.

کشتی ما در روزهای ۲، ۳ و ۴ ژانویه همچنان به‌سوی جنوب پیش راند بی‌آنکه اثری از خشکی مشاهده شود. دیده‌بانی که در «آشیانهٔ کلاغ» مراقب اطراف بود، در این بخش از جنوبگان، نه قاره‌ای می‌دید و نه جزیره‌ای... آیا باید قبول می‌کردیم که دیرک پیترز درحالت توهم آن خشکی را دیده است؟ اشتباه و توهم بصری دراین مناطق قطبی بسیار معمول بود.

به ناخدا لن گی یادآور شدم:

ـ در حقیقت، آرتور پیم بعد از ترک جزیرهٔ تسالال وسایلی برای اندازه‌گیری ارتفاع در دسترس نداشته است...

ـ می‌دانم آقای جئورلینگ. و بسیار امکان دارد که خشکی‌ها در غرب یا شرق خط سیر ما قرار داشته باشند. جای تأسف این است که آرتور پیم و دیرک پیترز در آنها پیاده نشده‌اند وگرنه ما کوچکترین شکی در وجود آنها نداشتیم. به هر حال، ما آنها را کشف خواهیم کرد.

ـ ناخدا، با چند درجه پیشروی بیشتر به سوی جنوب آنها را کشف خواهیم کرد.

ـ باشد. ولی من از خودم می‌پرسم که آیا بهتر نخواهد بود ما این مناطق مستقر بین ۴۰ و ۴۵ درجه نصف‌النهار را سیر و تفحص کنیم؟

پاسخ دادم:

ـ وقت ما به دقت حساب شده است. این کار باعث خواهد شد ما چند روزی را از دست بدهیم چون هنوز به آن درجه از عرض جنوبی که آن دو فراری از یکدیگر جدا شده‌اند نرسیده‌ایم...

ـ و لطفاً، آقای جئورلینگ، می‌توانید بگویید این عرض جغرافیایی چه درجه‌ای بوده؟ من در روایت آرتور پیم اشاره‌ای به آن ندیدم و به همین دلیل محاسبه آن غیرممکن است...

ـ این مسلم است ناخدا، همان طور که با مراجعه به آخرین فصل کتاب، مسلم است که قایق تسالال، خیلی دور دورها کشیده شده است.

در واقع، این فصل شامل این سطور بود:

«ما در مدت شاید هفت تا هشت روز بدون هیچ حادثه‌ای راه خود را ادامه دادیم و در این مدت، باید مسافت زیادی را پیموده باشیم زیرا باد تقریباً همیشه موافق ما بود و یک جریان قوی مداوم، ما را در مسیری که می‌خواستیم ادامه دهیم پیش می‌راند.

ناخدا لن‌گی این فصل را بارها خوانده بود و می‌شناخت. افزودم:

ـ گفته است: «مسافت زیادی» و این فقط روز اول مارس بوده است و سفر تا ۲۲ همان ماه طول کشیده است و آن طوری که آرتور پیم سپس اشاره کرده «قایق آنها تحت تأثیر یک جریان بسیار قوی پیوسته به سوی جنوب می‌شتافته»... و این گفتهٔ خود آرتور پیم است ناخدا... از همهٔ اینها نمی‌توانیم نتیجه بگیریم که...

ـ که قایق آنها تا قطب جنوب رفته است؟

ـ چرا نه؟ زیرا پس از جزیرهٔ تسالال بیش از چهارصد میل تا قطب نمانده است...

ناخدا لن‌گی گفت:

ـ به هر صورت، چه اهمیتی دارد؟ ما برای جستجوی آرتور پیم هالبران را هدایت نمی‌کنیم بلکه برای جستجوی برادرم و یاران او می‌رویم و فقط می‌خواهیم بفهمیم که آیا آنها به سرزمین‌های مشاهده شده رفته‌اند...

در این نکته خاص، حق با ناخدا لن‌گی بود و من دایماً می‌ترسیدم که مبادا او به سمت شرق یا غرب تغییر مسیر بدهد. چون دیرک پترز تصدیق کرده بود که قایق آنها پیوسته رو به جنوب می‌رفته و زمینی هم که دیده در این سمت قرار داشته، بنابراین مسیر هالبران تغییری نکرد. اگر جز این بود من به شدت ناامید می‌شدم.

علاوه بر این، من ایمان داشتم که اگر زمین ادعایی وجود داشته باشد، حتماً در بالاترین درجهٔ جنوبی است.

لازم به یادآوری نیست که در جریان کشتیرانی در روزهای ۵ و ۶ ژانویه نیز هیچ پدیدهٔ فوق‌العاده‌ای بروز نکرد. نه پرده‌ای از بخارات دیدیم و نه تغییر رنگی در سطح دریا. دمای آب دریا نیز از ۵۰ درجهٔ فارنهایت (۱۰ درجهٔ

بالای صفر) تجاوز نکرد و از آن آب گرمی که «دست نتواند تحمل کند» اثری نبود. از ریزش غبار سفید نیز خبری نبود.

بالاخره، روز هفتم ژانویه ـ به گفتهٔ دیرک پیترز که فقط برمبنای زمان گذشته می‌توانستیم تخمین بزنیم ـ ما به محلی رسیده بودیم که در آنجا، نونوی وحشی، که در عقب قایق دراز کشیده بوده، دم واپسین را کشیده بود. دو ماه و نیم دیرتر، در تاریخ ۲۲ مارس، روزنامهٔ این سفر خارق‌العاده به پایان می‌رسد. و در آن موقع بوده که ظلماتی غلیظ موج می‌زده و پرده بخارات سفید روی آسمان کشیده شده بوده...

ولی هالبران شاهد هیچ‌کدام از این عجایب حیرت‌انگیز نبود و خورشید، با فرستادن شعاع‌های طولانی خود، پیوسته افق را نورانی می‌کرد. و جای خوشوقتی بود که فضا در تاریکی غرق نشده بود وگرنه غیرممکن بود ارتفاع را بسنجیم.

در روز ۹ ژانویه، یک سنجش دقیق نشان داد که طول جغرافیایی همچنان بین نصف‌النهارهای ۴۲ و ۴۳ باقی مانده است و عرض جنوبی ۸۶ درجه و ۳۳ دقیقه بود.

با مراجعه به خاطرات دیرک پیترز، در این مکان بوده که پس از تصادم قایق و یخپاره شناور، دو مرد فراری از هم جدا شده‌اند.

ولی یک سؤال برای مطرح کردن باقی بود: از آنجا که این یخپاره دیرک پیترز را به سوی شمال برده، پس یک حرکت خلاف جریان بر آن اثر می‌کرده است؟

بله، باید چنین باشد، زیرا از دو روز پیش کشتی ما نیز جریانی را که از جزیرهٔ تسالال از آن تبعیت کرده بود دیگر احساس نمی‌کرد. و چه جای تعجب است که در این دریاهای جنوبی همه چیز به سرعت قابل تغییر است! خوشبختانه باد تند شمال شرق دوام داشت و هالبران با بادبان‌های گشوده، به

پیشروی خود به سوی بلندترین مناطق ادامه می‌داد که ۱۳ درجه جلوتر از کشتی‌های ودل و دو درجه جلوتر از کشتی جین بود. و اما خشکی ـ قاره یا جزیره ـ که ناخدا لن‌گی در میان این دریای وسیع جستجو می‌کرد، هنوز ظاهر نشده بود و من احساس می‌کردم که او کم‌کم اعتماد خود را از دست می‌دهد.

در مورد خودم، باید بگویم که میل به یافتن آرتور پیم و بازماندگان جین مرا وسوسه کرده بود. با وجود این، آیا باور کردنی است که آنها هنوز زنده باشند؟ بله... من می‌دانستم!... دیرک پیترز ایمان داشت که آرتور پیم را زنده پیدا خواهد کرد... و اگر ناخدا دستور بازگشت می‌داد، از خودم می‌پرسیدم که چه بر سر دیرک پیترز خواهد آمد! شاید خودش را به دریا می‌انداخت تا به شمال برنگردد!

برای همین هم وقتی می‌شنید که اکثر ملوان‌ها علیه این کشتیرانی بی‌معنی اعتراض می‌کنند و از بازگشت حرف می‌زنند، می‌ترسیدم دست به خشونت بزند به خصوص علیه هیرن که دایماً رفقای فالکلندی خود را زیر زیرکی تحریک می‌کرد.

با این حال، لازم بود که نگذاریم بی‌انضباطی و ناامیدی بر کشتی غلبه کند. بنابراین آن روز، ناخدا لن‌گی که مایل بود روحیهٔ افراد را تقویت کند، به درخواست من، کارکنان کشتی را پای دکل بزرگ گرد آورد و به آنها چنین گفت:

ــ دریانوردان هالبران، از هنگام حرکت ما از جزیرهٔ تسالال، کشتی دو درجه به سوی جنوب پیش رفته است و من اعلام می‌کنم که طبق قراردادی که آقای جئورلینگ امضا کرده، از قرار هر درجه دو هزار دلار، فعلاً چهار هزار دلار به شما تعلق گرفته است که در پایان سفر به شما پرداخت خواهد شد.

همهمه‌ای از اظهار رضایت شنیده شد ولی کسی هورا نکشید جز هارلیگرلی و اندیکوت آشپز که بازتابی نیافت.

۵
یک انحراف

وقتی هم که کارکنان قدیمی با ناخدا و بوسمن و جیم وست و من و دیرک پیترز موافق ادامهٔ سفر بودند، اگر کارکنان تازه تصمیم به بازگشت می‌گرفتند، قدرت مقابله با آنها را نداشتیم. چهارده مرد در برابر نوزده نفر کافی نبود. بعلاوه، آیا کارکنان قدیمی همه قابل اعتماد بودند؟ آیا کشتیرانی در میان این مناطق که خارج از دنیای خاکی به نظر می‌رسید، آنها را دچار وحشت نمی‌کرد؟ آیا در برابر تحریکات دایمی هیرن و رفقایش پایداری نشان می‌دادند؟ آیا بالاخره همصدا با آنها خواستار بازگشت نمی‌شدند؟

و آیا خود ناخدا لن‌گی از ادامه دادن به سفری که هیچ نتیجه‌ای نمی‌داد خسته نمی‌شد؟ و به زودی از این آخرین امید نجات بازماندگان کشتی جین در این مناطق دوردست چشم‌پوشی نمی‌کرد؟... نزدیکی زمستان جنوبگان، سرمای غیرقابل تحمل و توفان‌های قطبی که کشتی‌اش تاب مقاومت در برابر آنها را نداشت، همه تهدیدهایی جدی بودند. آیا ناخدا بالاخره تسلیم نمی‌شد و دستور نمی‌داد سر کشتی را به سوی شمال برگردانند؟ و استدلال‌ها، سوگندها و خواهش‌های من تنها چه تأثیری می‌توانست داشته باشد؟ البته تنها نبودم. دیرک پیترز هم با من بود. ولی چه کسی به حرف‌های من و او گوش می‌کرد؟

با آنکه ناخدا لن‌گی، با قلب پاره پاره از فکر ترک کردن برادر و هموطنانش هنوز مقاومت می‌کرد ولی احساس می‌کردم که در مرز ناامیدی کامل قرار دارد. با وجود این، کشتی از راه مستقیمی که پس از حرکت از جزیرهٔ تسالال پیش گرفته بود منحرف نمی‌شد گویی با یک آهن‌ربای دریایی

به این طول جغرافیایی چسبیده است و شکر خدا، نه باد و نه جریان آب آن را کنار نمی‌زد.

باید از شرایطی هم که حرکت به سوی جنوب را تسهیل می‌کرد یاد کنم. جریان آب پس از آنکه چند روزی کند شده بود دوباره سرعتی معادل سه تا چهار میل در ساعت پیدا کرد. مسلماً این جریان بر این دریا حاکم بود با آنکه گاه به گاه با یک جریان مخالف تغییر جهت می‌داد و یا متوقف می‌شد که این جریان مخالف به سختی قابل تشخیص یا پیش‌بینی بود. متأسفانه چیزی که نمی‌توانستیم تعیین کنیم و خیلی هم مورد علاقه‌مان بود، این بود که قایق ویلیام گی و یارانش تحت تأثیر کدام یک از این دو جریان قرار داشته است. بدیهی است اثر این جریان‌ها بر روی قایق‌های فاقد بادبان و پارویی، نظیر قایق‌های جزیره‌نشینان، بسیار بیش از تأثیر باد است.

به هر حال، آنچه به ما مربوط می‌شد این بود که این دو نیروی طبیعی دست به هم داده بودند تا هالبران را به سوی مرزهای منطقهٔ قطبی بکشانند.

به این ترتیب، در روزهای ۱۰، ۱۱ و ۱۲ ژانویه نیز چیز قابل ذکری نبود جز اینکه گرمای هوا کاهش یافت و دمای هوا تا ۴۸ درجهٔ فارنهایت (۹ درجهٔ بالای صفر) پایین آمد و حرارت آب به ۳۲ درجهٔ فارنهایت رسید.

ما در هفته دوم ژانویه بودیم و هنوز باید دو ماه می‌گذشت تا زمستان کوه‌های یخ را به حرکت در آورد، یخپاره‌های شناور را تشکیل دهد، تودهٔ عظیم یخکران را مستحکم کند و دشت مایع جنوبگان را منجمد سازد. در هر حال، آنچه یقین بود وجود یک دریای آزاد تابستانی در مسافتی بین مدار ۷۲ درجه و مدار ۸۷ درجه بود. این دریا در اقلیم‌های مختلف توسط کشتی‌های ودل، جین و هالبران پیموده شده بود ولی چرا منطقهٔ جنوبی نسبت به منطقهٔ شمالی از اولویت کمتری برخوردار بود؟

روز سیزدهم ژانویه، بوسمن و من مذاکره‌ای داشتیم که نگرانی مرا در مورد ترکیب ناجور کارکنان کشتی توجیه می‌کرد.

ملوانان در ناهارخوری خدمه صبحانه می‌خوردند به استثنای دراپ و اشترن که جلوی کشتی کشیک می‌دادند. کشتی تحت تأثیر بادی تند، با همه بادبان‌هایش، آبها را می‌شکافت. فرانسیس سکان را به دست داشت و کشتی را به سوی جنوب ـ جنوب شرقی هدایت می‌کرد.

من بین دو دکل قدم می‌زدم و دسته پرندگان را نگاه می‌کردم که با فریادهای کرکنندهٔ خود در پرواز بودند و بعضی از آنها بر نوک دکل‌ها می‌نشستند بی‌آنکه کسی هوس گرفتن آنها و تیراندازی به سوی آنها را داشته باشد چون گوشت پرچربی آنها قابل خوردن نبود.

در این لحظه هارلیگرلی به من نزدیک شد و پس از آنکه نگاهی به پرندگان انداخت، گفت:

ـ آقای جئورلینگ، من متوجه چیزی شده‌ام.؟.

ـ چه چیزی بوسمن؟

ـ اینکه این پرنده‌ها دیگر مثل گذشته مستقیماً به سوی جنوب پرواز نمی‌کنند. حتی بعضی به سمت شمال می‌روند...

ـ من هم متوجه آن شده‌ام...

ـ و فکر می‌کنم آنهایی هم که در جنوب هستند به زودی برمی‌گردند.

ـ چه نتیجه‌ای می‌خواهی بگیری؟

ـ نتیجه می‌گیرم که آنها نزدیکی زمستان را احساس می‌کنند...

ـ زمستان؟

ـ قطعاً؟

ـ اشتباه است بوسمن. افزایش درجه حرارت به قدری است که این پرندگان نمی‌توانند این قدر پیش از موقع به فکر رفتن به مناطق گرمتر باشند.

ــ پیش از موقع، آقای جئورلینگ؟

ــ ببینید، ما می‌دانیم که کشتی‌ها همیشه تا ماه مارس در مناطق جنوبگان رفت و آمد دارند.

ــ نه در این درجهٔ عرض جنوبی!... بعلاوه، زمستان‌های پیش‌رس هم هستند همان‌گونه که تابستان‌های پیش‌رس وجود دارند. امسال فصل خوب دو ماه تمام جلو افتاده بود. جای نگرانی هست که فصل بد هم زودتر از موعد معمول خود را نشان دهد.

گفتم:

ــ این احتمال کاملاً قابل قبول است ولی چه اهمیتی دارد برای اینکه سفر ما قطعاً پیش از سه هفته به پایان می‌رسد...

ــ اگر پیش از آن مانعی بروز نکند.

ــ چه مانعی؟

ــ مثلاً دشتی که در جنوب گسترده باشد و راه ما را سد کند.

ــ دشت؟

ــ بله. می‌دانید که تعجب من کمتر از شما نخواهد بود.

ــ ولی جای تعجبی نخواهد بود!

هارلیگرلی ادامه داد:

ــ در مورد زمین‌هایی که دیرک پیترز مشاهده کرده و احتمال دارد ویلیام گی و یارانش به آنها پناه برده باشند، من مطلقاً باور نمی‌کنم...

ــ چرا؟

ــ برای اینکه قایقی که ویلیام گی در اختیار گرفته نباید زیاد محکم و قوی بوده باشد و نمی‌توانست در این دریاها زیاد دور برود...

ــ من نمی‌توانم این قدر قاطع حرف بزنم.

ــ با وجود این، آقای جئورلینگ...



و نتیجه گرفتم که نزدیکی زمستان را احساس می‌کنند.

ــ چه تعجبی خواهد داشت اگر ویلیام‌گی تحت تأثیر جریان آب به یک خشکی رسیده باشد؟ او که بعد از هشت ماه در قایق خود نمانده است... البته به عقیدهٔ من!... او و همراهانش حتماً در یک جزیره یا یک دشت پیاده شده‌اند و همین یک دلیل کافی است برای اینکه ما دست از جستجو برنداریم...

ــ بی تردید... ولی در میان کارکنان کشتی، همه به این عقیده نیستند.

هارلیگرلی باگفتن این جمله سرش را تکان داد. گفتم:

ــ می‌دانم بوسمن، و همین مسأله بیشتر باعث دلمشغولی من است. آیا اعتراض افزایش یافته؟

ــ از همین می‌ترسم. خشنودی از به دست آوردن چند صد دلار دیگر فروکش کرده و دورنمای کسب درآمد بیشتر نیز مانع از بدگویی و انتقاد نیست... با وجود این، جایزه فریبنده بود!... از جزیرهٔ تسالال تا قطب ۶ درجه، هر درجه دو هزار دلار، می‌شود دوازده هزار دلار برای سی نفر، نفری چهارصد دلار!... درآمد خوبی در بازگشت هالبران به جیب می‌زنند... علیرغم این، هیرن لعنتی بدجوری دوستانش را اغوا می‌کند و من می‌بینم آنها آماده‌اند به قول خودشان، سکان را رها کنند و کشتی را نگهدارند!

ــ از طرف اجیران، این کار شدنی است ولی قدیمی‌ها چطور؟

ــ هوم!... از آنها هم سه چهار نفری دو دل هستند و از ادامهٔ کشتیرانی نگران شده‌اند...

ــ فکر می‌کنم ناخدا لن‌گی و معاونش می‌توانند آنها را به اطاعت وا دارند...

ــ باید دید... ولی اگر خود ناخدایمان ناامید نشود و احساس مسئولیت وادارش نکند که از ادامهٔ سفر منصرف شود...

بله، این همان چیزی بود که من ازش می‌ترسیدم و علاجی هم نداشت!

ــ در مورد دوستم اندیکوت، او هم مثل من است. ما اگر ناخدا بخواهد تا آخر دنیا هم با او می‌رویم. درست است. ما دو نفر با دیرک پیترز و شما، برای وضع قانون جهت دیگران کم هستیم!...

پرسیدم:

ــ دربارهٔ دیرک پیترز چه فکر می‌کنند؟

ــ همه ملوانان او را مسئول طولانی شدن این سفر دریایی می‌دانند!...

بی‌تردید، آقای جئورلینگ، شما برای هدف خوب اینجا هستید... شما می‌پردازید خوب هم می‌پردازید. ولی این دیرک پیترز لجوج با سماجت ادعا می‌کند که پیم بیچاره‌اش هنوز آنجاست در حالی که یازده سال است او یا غرق شده یا یخ زده و یا به شکلی دیگر مرده است...

عقیدهٔ من هم همین بود و دیگر هرگز در این باره با دیرک پیترز بحث نمی‌کردم.

هارلیگرلی ادامه داد:

ـ ببینید آقای جئورلینگ. در ابتدای سفر دیرک پیترز کنجکاوی ما را برمی‌انگیخت. بعد، که مارتین هالت را نجات داد به او علاقه‌مند شدیم. درست است که او با ما خودمانی نشد و همچنان کم حرف باقی ماند و مانند خرس از سوراخش بیرون نیامد!... اینک می‌دانیم که او کیست... به عقیدهٔ من، این موضوع او را محبوب‌تر نکرده است... در هر حال، او بود که با حرف زدن از زمین‌هایی که در جنوب تسالال دیدهٔ ناخدای ما را مصمم کرد که کشتی را در این مسیر بیندازد و اگر حالا از مدار ۸۶ درجه گذشته‌ایم مدیون او هستیم...

ـ می‌فهمم، بوسمن.

ـ همچنین، آقای جئورلینگ، من همیشه می‌ترسم که بلایی سرش بیاورند...

ـ دیرک پیترز می‌تواند از خودش دفاع کند... من هم هوایش را دارم... کسی جرأت نمی‌کند دست به رویش بلند کند!

ـ موافقم آقای جئورلینگ! موافقم. وای به حال کسی که در میان دست‌های او گرفتار شود که میله آهنی را خم می‌کند! ولی اگر همه علیه او باشند، فکر می‌کنم می‌توانند او را ببندند و در ته انبار کشتی زندانی کنند...

ـ امیدوارم کار به آنجا نکشد و من روی شما حساب می‌کنم هارلیگرلی که هر اقدامی علیه دیرک پیترز را پیش‌بینی کنید... با مردانت حرف بزن... به آنها

بفهمان که ما فرصت داریم که پیش از پایان فصل خوب به جزایر فالکلند برگردیم... نباید شکایت‌ها و انتقادهای آنها برای ناخدا بهانه‌ای فراهم کند که پیش از رسیدن به هدف سر کشتی را برگرداند.

ـ به من اعتماد کنید، آقای جئورلینگ! در خدمت شما خواهم بود...

ـ و از این کار پشیمان نخواهید شد، هارلیگرلی! چه کاری آسانتر از افزودن یک صفر به چهارصد دلاری که به هر نفر تعلق خواهد گرفت، البته در مورد کسی که یک ملوان ساده نیست، حتی اگر فقط وظیفهٔ بوسمن را در کشتی جین اجرا کرده باشد!

این، در واقع انگشت گذاشتن به‌نقطهٔ حساس این‌مرد بدوی بود و حالا از حمایت او مطمئن بودم. بله، او برای خنثی کردن دسیسه‌های آن دسته و جرأت بخشیدن به این دسته و مواظبت از دیرک پیترز همه کاری خواهد کرد. اما آیا موفق خواهد شد از انفجار شورش در کشتی جلوگیری کند؟

در روزهای ۱۳ و ۱۴ نیز حادثه مهمی رخ نداد جز اینکه دمای هوا باز هم کاهش یافت. ناخدا لن‌گی در حالی که پرندگانی راکه دسته دسته در مسیر شمال پرواز می‌کردند نشان می‌داد این نکته را به من گوشزد کرد. در حالی که او حرف می‌زد، من احساس کردم که آخرین امیدهای او نیز به زودی خاموش خواهند شد. تعجبی هم نداشت. از محلی که ملوان دورگه نشان داده بود کوچکترین اثری نبود در حالی که تا اینجا بیش از ۱۸۰ میل از جزیرهٔ تسالال دور شده بودیم. همه جا فقط دریا بود، دریایی وسیع با افقی خالی که خورشید از ۲۱ دسامبر در آن پایین‌تر می‌آمد تا در ۲۱ مارس برای شش ماه شب جنوبگان ناپدید شود!... حتی با خوش‌بینی کامل، نمی‌توانستیم بپذیریم که ویلیام گی و مردانش توانسته باشند چنین فاصله‌ای را با یک قایق فکسنی طی کنند و ما حتی یک درصد شانس برای یافتن آنها داشته باشیم!

روز ۱۵ ژانویه، یک اندازه گیری بسیار دقیق، ۴۳ درجه و ۱۳ دقیقهٔ طول و

۸۸ درجه و ۱۷ دقیقهٔ عرض جنوبی را اعلام کرد. هالبران کمتر از ۲ درجه با قطب فاصله داشت.

ــ کمتر از ۱۲۰ میل دریایی...

ناخدا لن‌گی سعی نکرد نتیجهٔ این اندازه‌گیری را پنهان کند و ملوانان آن قدر با محاسبات دریانوردی آشنا بودند که آن را بفهمند. بعلاوه، اگر می‌خواستند کسی نتایج به دست آمده را برایشان توضیح دهد، مارتین هالت و هاردی آنجا حضور داشتند. وانگهی، آیا هیرن آنجا نبود که آنها را با اغراق بزرگ کند؟

به این ترتیب، طی بعدازظهر، من تردید نداشتم که هیرن می‌کوشد ذهن‌ها را مشوب کند. ملوانها پای دکل جلو چمباتمه زده بودند و در حالی که نگاه‌های بدی به ما می‌انداختند با صدای آهسته بحث می‌کردند. انجمن سری توطئه تشکیل شده بود.

دو یا سه ملوان، که به سمت جلو برگشته بودند، حرکات تهدیدآمیز خود را پنهان نکردند. خلاصه، ناگهان همهمهٔ چنان شدیدی برخاست که جیم وست دیگر نتوانست تحمل کند و فریاد زد:

ــ ساکت!

و به آنها نزدیک شد و با صدای قاطعی گفت:

ــ اولین کسی که دهن باز کند با من طرف خواهد بود!

ناخدا لن‌گی خود را در کابینش زندانی کرده بود ولی من هر لحظه منتظر بودم که از آنجا در بیاید و با نگاهی به پهنهٔ دریا، دستور بازگشت کشتی را صادر کند...

با وجود این، روز بعد نیز کشتی هنوز همان مسیر را ادامه می‌داد و سکاندار همچنان دماغهٔ کشتی را به سوی جنوب نگهداشته بود. بدبختانه در پهنه دریا مه‌ای شروع به بالا آمدن کرد.

باید اعتراف کنم که دیگر یک جا بند نبودم و ترس و هراسم دو برابر شده بود.

آشکار بود که معاون منتظر دستور بود تا جهت حرکت را عوض کند.

از چند روز پیش، دیرک پیترز را ندیده و با کلامی با او رد و بدل نکرده بودم. هر وقت او روی عرشه ظاهر می‌شد همه ازش دوری می‌جستند. اگر او در سمت راست کشتی می‌ایستاد، دیگران به سمت چپ می‌رفتند. فقط بوسمن گاهی با او حرف می‌زد بی‌آنکه جوابی از وی بشنود. ولی دیرک پیترز چنان غرق در افکار خود بود که نگران این چیزها نبود و شاید حتی آنها را نمی‌دید. به نظرم می‌رسید که او از من نیز دوری می‌کند. ولی در بعدازظهر روز هفدهم احساس کردم که قصد دارد با من حرف بزند.

حدود ساعت $2\frac{1}{2}$ بعدازظهر بود. من کمی خسته و ناراحت وارد کابین خود شدم. دریچهٔ جنبی کابین باز ولی دریچهٔ عقبی بسته بود.

ضربهٔ سبکی به در کابین خورد. گفتم:

ـ کیست؟

ـ دیرک پیترز.

ـ می‌خواهی با من حرف بزنی؟

ـ بله.

ـ الان می‌آیم بیرون...

ـ خواهش می‌کنم... ترجیح می‌دهم... می‌توانم وارد کابین‌تان بشوم؟

ـ داخل شوید.

دیرک پیترز وارد شد و در را پشت سرش بست.

من که روی تختم دراز کشیده بودم، بدون بلند شدن به او اشاره کردم که روی صندلی بنشیند ولی او سر پا ماند. چون نمی‌خواست شروع به صحبت کند و مثل همیشه ناراحت به نظر می‌رسید، پرسیدم:

ــ از من چه می‌خواهید، دیرک پیترز؟

ــ می‌خواهم چیزی به شما بگویم... باور کنید آقا... برای اینکه فکر می‌کنم بهتر است شما بدانید... و شما تنها کسی خواهید بود که می‌دانید... کارکنان کشتی هرگز نمی‌توانند شک ببرند...

ــ اگر این مسأله مهم است... و اگر از افشا شدن آن می‌ترسید، چرا می‌خواهید با من حرف بزنید؟

ــ چرا... لازم است... بله، لازم است... حفظ کردنش غیرممکن است ... روی من سنگینی می‌کند ... مثل یک تخته سنگ روی سینه‌ام...

و دیرک پیترز به شدت روی سینه‌اش زد... سپس ادامه داد:

ــ بله... همیشه می‌ترسم در خواب از دهنم بپرد... و دیگران بشنوند... زیرا من خوابش را می‌بینم... و در خواب...

پرسیدم:

ــ خواب کی را می‌بینی؟

ــ خواب او را... خواب او را... برای همین هم در گوشه‌ای تنها می‌خوابم... از ترس اینکه اسم حقیقی او را بفهمند...

احساس کردم که دیرک پیترز می‌خواهد به سؤالی که هنوز ازش نکرده‌ام پاسخ دهد. سؤالی که همیشه برای من مبهم بود: او چرا پس از ترک ایلینویز به فالکلند آمده و زیر نام هانت زندگی کرده است؟ وقتی سؤال را مطرح کردم، گفت:

ــ نه... این نبود... این آن چیزی نبود که من می‌خواستم...

ــ من اصرار دارم ابتدا بدانم که چرا در آمریکا نماندید و به چه دلیل برای اقامت فالکلند را انتخاب کردید؟

ــ به چه دلیل آقا؟ برای اینکه می‌خواستم به پیم نزدیک شوم... به پیم بیچاره‌ام... برای اینکه امیدوار بودم در فالکلند فرصتی پیدا کنم که سوار یک کشتی صید نهنگ به مقصد دریای جنوب شوم...

ــ ولی چرا به اسم هانت؟

ــ برای اینکه اسم خودم را نمی‌خواستم... نه آن را نمی‌خواستم... به خاطر ماجرای گرامپوس!

دیرک پیترز می‌خواست به جریان «قرعه کشی با کوتاه‌ترین کاه» در کشتی آمریکایی اشاره کند. هنگامی که بین اوگوست بارنارد، آرتور پیم، دیرک پیترز و ملوان پارکر، که از گرسنگی در آستانهٔ مرگ بودند، باید یکی محکوم به مرگ می‌شد تا دیگران با خوردن گوشت او زنده بمانند... به خاطر می‌آورم که آرتور پیم با چه سرسختی مقاومت کرده و چگونه مجبور شده «در این تراژدی که با شتاب بازی شده و عمل وحشتناکی که خاطرهٔ بیرحمانه آن وجود بازماندگان ماجرا را تا ابد مسموم کرده» شرکت کند...

بله! کاه کوتاه! ـ تکه‌های کوچک چوب به اندازه‌های نامساوی، که آرتور پیم در دست می‌گیرد... کوتاه‌ترین آنها کسی را که باید بمیرد تعیین می‌کند...

آرتور پیم از فکر وحشیانه‌ای که به مغزش خطور می‌کند که به دوستانش کلک بزند حرف می‌زند... ولی این کار را نمی‌کند و از اینکه چنین فکری داشته عذر می‌خواهد. آنگاه تصمیم خود را می‌گیرد و دستش را روی چهار تکه چوب نامساوی می‌بندد. دیرک پیترز اولین چوب را می‌کشد... نجات یافته و جایی برای ترس ندارد. اوگوست بارنارد دومین چوب را می‌کشد... او هم جان به در برده است.

اکنون آرتور پیم و پارکر شانس مساوی دارند. با تمامی وجودش نسبت به رفیق بیچاره‌اش احساس خشم‌ونفرت می‌کند... نفرتی شدید و شیطانی!

پنج دقیقه‌ای طول می‌کشد تا پارکر جرأت کند چوب را بکشد. آرتور پیم با چشمان بسته ایستاده بوده و نمی‌دانسته قرعه به نفع یا علیه اوست که احساس کرده دستی دست او را گرفت... این، دست دیرک پیترز بود... آرتور پیم از مرگ جسته بود.

و آنگاه، دیرک پیترز به پارکر حمله کرده و با ضربه‌ای بر پشتش او را کشته بود... سپس غذای وحشتناک! «کلمات قدرت کافی برای بیان کراهت کامل واقعیت ندارند!»

بله!... من این داستان وحشت‌انگیز را می‌دانستم که بر خلاف آنچه مدت‌ها تصور می‌کردم، تخیلی نبود. این ماجرایی بود که روز ۱۶ ژوییهٔ ۱۸۲۷ در کشتی گرامپوس اتفاق افتاده بود و اکنون من بیهوده می‌کوشیدم بفهمم که به چه دلیل دیرک پیترز آمده است خاطرهٔ آن را برایم زنده کند. گفتم:

ــ خوب، دیرک پیترز ازت می‌پرسم: تو که تصمیم داشتی اسمت را پنهان کنی، چرا در جزیرهٔ تسالال آن را فاش کردی و چرا نخواستی همچنان اسم هانت را حفظ کنی؟

ــ آقا... باور کنید... چون برای رفتن به دورتر تردید داشتند و می‌خواستند به عقب برگردند... فکر کردم اگر بدانند من دیرک پیترز، از کارکنان گرامپوس هستم... همکار پیم بیچاره... به حرفم گوش خواهند کرد... باور خواهند کرد که او هنوز زنده است و به جستجویش خواهند رفت... ولی باور کنید... سخت بود... زیرا اعتراف به اینکه من دیرک پیترز هستم... کسی که پارکر را کشته... ولی گرسنگی... گرسنگی کشنده!...

گفتم:

ــ تو مبالغه می‌کنی دیرک پیترز... اگر قرعه تو را نشان می‌کرد، این تو بودی که به‌سرنوشت پارکر دچار می‌شدی... کسی تو را مجرم نمی‌شناسد...

ــ آقا... باور کنید!... آیا خانوادهٔ پارکر هم مثل شما حرف خواهند زد؟

ــ خانواده‌اش؟ پس او خانواده‌ای هم داشت؟

ــ بله... برای همین هم در روایت، پیم اسم او را عوض کرده... پارکر اسمش پارکر نبود...

جواب دادم:

ـ آرتور پیم حق داشته... من هم نمی‌خواهم اسم حقیقی پارکر را بدانم! این راز را پیش خود نگهدار!

ـ نه! من آن را به شما خواهم گفت... خیلی روی من سنگینی می‌کند... شاید با گفتن آن به شما، تسکین پیدا کنم...

ـ نه! دیرک پیترز... نه!

ـ اسم او هالت بود... ند هالت!

فریاد زدم:

ـ هالت!... هم اسم بادبان‌دار ما؟

ـ که برادر اوست، آقا!

ـ مارتین هالت... برادر ند؟...

ـ بله!... باور کنید!... برادرش!

ـ ولی او تصور می‌کرد که ند هالت در غرق‌شدن گرامپوس ازبین رفته است...

ـ این طور نبوده... و اگر او بفهمد که من...

درست در همین لحظه، تکان شدیدی مرا از تختم بیرون انداخت. کشتی چنان حرکتی به سمت راست کرد که کم مانده بود واژگون شود.

و صدای خشمناکی شنیدم که فریاد زد:

ـ کدام سگی پشت سکان بود؟

این صدای جیم وست بود و مخاطب او هیرن...

من شتابان از کابین بیرون آمدم.

جیم وست در حالی که یخهٔ هیرن را گرفته بود تکرار می‌کرد:

ـ تو فرمان را ول کرده بودی؟

ـ ستوان... من نمی‌دانم...

ـ چرا!... من بهات می‌گویم... تو فرمان را رها کرده بودی... و کشتی زیر بادبان‌ها به جلو سرازیر می‌شد...

مسلم بود که هیرن ـ به دلیلی که معلوم نبود ـ یک لحظه سکان را ترک کرده بود.

جیم وست با فریاد یکی از ملوان‌ها را صدا کرد:

ــ گراتیان! سکان را بگیر! و تو هیرن، برو ته انبار...

ناگهان فریادی طنین انداخت:

ــ خشکی!

و همه نگاه‌ها به سوی جنوب برگشت.

۶

خشکی؟...

این تنها کلمه‌ای است که در رأس هفدهمین فصل کتاب ادگارپو مشاهده می‌شود و من مناسب دیدم که همین کلمه را با یک علامت سؤال عنوان فصل ششم روایت خود قرار دهم.

آنچه پیش از هر چیز باید بدان اشاره کنم این است که فریاد دیده‌بان انصراف خاطری فوری در کشتی به وجود آورد: من دیگر به رازگویی دیرک پیترز نمی‌اندیشیدم و شاید خود او هم آن را فراموش کرد چون فوری خود را به سوی جلوی کشتی انداخت و چشم به افق دوخت. اما جیم وست، که هیچ چیز نمی‌توانست او را از کارش غافل کند، دستوراتش را تکرار کرد. گراتیان پشت فرمان سکان قرار گرفت و هیرن در انبار کشتی زندانی شد. این تنبیه درستی بود که هیچ کس نباید به آن اعتراض می‌کرد زیرا بی‌توجهی یا ناشیگری هیرن لحظه‌ای کشتی را به خطر انداخته بود. با وجود این، پنج ـ شش نفر از ملوان‌های اجیر شده همهمه‌ای کردند که معاون

ناخدا با یک اشاره خاموششان کرد و همه سر کارشان برگشتند.

ناگفته پیداست که با فریاد دیده‌بان، ناخدا لن‌گی از کابین خود بیرون آمده بود و با نگاهی ملتهب این زمین را که هنوز ده ـ دوازده میلی از آن فاصله داشتیم نگاه می‌کرد.

بوسمن زنگ ساعت ۳ را به صدا در آورده بود. کشتی با احتیاطی که لازمهٔ کشتیرانی در این مناطق ناشناخته بود حرکت می‌کرد. ممکن بود به یک بلندی در زیر آب یا به تخته سنگی که در آب فرو رفته برخورد کند و با خطر شکستن یا به گِل نشستن مواجه شود.

جیم وست دستور داده بود که تعداد بادبان‌ها را کاهش دهند و بوسمن بادبان‌های بزرگ جلو و عقب را پایین آورده بود و هالبران زیر بادبان‌های ذوزنقه‌ای و مثلثی حرکت می‌کرد. حرکتی آرام که مسافت باقی مانده تا خشکی را در عرض چند ساعت می‌پیمود.

به زودی ناخدا لن‌گی دستور داد سرب اندازه گیری را به آب بیندازند که عمق آب را ۲۲۰ متر نشان داد. سونداژهای متعدد دیگر نشان داد که کنارهٔ بسیار عمودی خشکی باید به صورت یک دیوار کنگره‌دار زیر آب ادامه یافته باشد وگرنه چطور ممکن است که عمق دریا به جای آنکه با یک شیب ملایم به خشکی برسد با پستی و بلندی‌های تند و ناگهانی بالا بیاید. به هر حال باید با احتیاط به ساحل نزدیک می‌شدیم.

هوا همچنان خوب بود با آنکه آسمان به تدریج از سمت جنوب شرقی به جنوب غربی مه‌آلود می‌شد و خطوط مبهمی که مثل بخاری مواج روی آسمان حرکت می‌کرد، از شکاف‌های ابرها ظاهر و ناپدید می‌شد. فکر می‌کردیم ارتفاع این خشکی، لااقل در قسمت‌های مرتفع آن، بین ۵۰ تا ۶۰ متر باشد.

نه! قابل قبول نبود که ما فریب یک توهم را خورده باشیم ولی روح آزردهٔ

ما از آن واهمه داشت. با این همه آیا طبیعی نبود که قلب، در نزدیکی به هدف نهایی از هزار گونه وحشت و اضطراب به ستوه آمده باشد؟ چه امیدهایی به این ساحل هنوز ناپیدا بسته بودیم و اگر شبح و سایهٔ غیرقابل وصولی بود چه نومیدی‌هایی از آن حاصل می‌شد. از این اندیشه، مغزم دچار تشویب و توهم می‌شد. به نظرم می‌رسید که هالبران کوچک و کوچکتر می‌شود و به اندازهٔ یک قایق گمشده در این گسترهٔ بیکران در می‌آید. برخلاف آن دریای غیر قابل وصف که ادگار پو ازش حرف می‌زند که روی آن کشتی مثل یک کالبد زنده بزرگ و بزرگتر می‌شد...

هنگامی که نقشه‌های دریایی، حتی ساده‌ترین آنها، دربارهٔ شناخت آب‌های ساحلی، دربارهٔ خصوصیت زمین‌های ساحلی، دربارهٔ خلیج‌ها و خرده خلیج‌ها شما را مطلع می‌کنند، می‌توانید با جرأت بیشتری کشتیرانی کنید. در همهٔ مناطق دیگر، بدون نیاز به دلاوری بیشتر، یک ناخدا در نزدیکی ساحل، دستور لنگر انداختن را به فردا موکول نمی‌کند. ولی اینجا چه احتیاطی ضرورت می‌یافت! در عین حال که کوچکترین مانعی در برابر ما نبود. بعلاوه، در این ساعات آفتابی شب از روشنایی هوا چیزی کاسته نشده بود. در این زمان، خورشید هنوز در افق غرب غروب نمی‌کرد و اشعهٔ آن دنیای وسیع جنوبگان را غرق در نوری دایمی کرده بود.

طبق آنچه در کتابچهٔ کشتی ثبت شده، از این تاریخ دمای هوا پیوسته در حال کاهش خواهد بود. دماسنج حرارت هوا را ۳۲ درجهٔ فارنهایت (صفر درجه سانتی‌گراد) و حرارت آب را ۲۶ درجهٔ فارنهایت (۳/۳۳ سانتی‌گراد زیر صفر) نشان می‌داد.

به هر صورت، کارکنان کشتی ناچار بودند لباس‌های پشمی را که پس از عبور از مدار قطبی در آورده بودند، دوباره بپوشند. درست است که کشتی در جهت باد شمال، با بادبان‌های باز حرکت می‌کرد و این نخستین آثار فصل سرما

کمتر محسوس بود. ولی قابل درک بود که باید برای رسیدن به هدف عجله کند. تأخیر در این منطقه استقبال از گذراندن زمستان در تاریکی جنوبگان بود.

ناخدا لن‌گی بارها با فرستادن سوندهای سنگین، جهت جریان را تعیین کرد و متوجه شد که شروع به انحراف از مسیر خود کرده است. گفت:

ــ آیا یک قاره در برابر ما گسترده است و یا یک جزیره، هنوز هیچ چیز معلوم نیست. اگر قاره باشد، باید نتیجه بگیریم که جریان آب مفری به سوی جنوب شرقی یافته است...

جواب دادم:

ــ امکان دارد که این قسمت محکم جنوبگان فقط به اندازهٔ یک گنبد قطبی باشد و ما بتوانیم با کشتی آن را دور بزنیم. در هر حال بهتر است نتایج این بررسی‌ها را ثبت کنیم تا اطلاعات دقیقی را ارائه دهیم.

ــ این همان کاری است که من انجام می‌دهم آقای جئورلینگ، و ما اطلاعات زیادی دربارهٔ این قسمت از دریای جنوب به همراه خواهیم برد که دریانوردان آینده از آن استفاده خواهند کرد...

ــ اگر هرگز دریانوردی پیدا شود که تا اینجا بیاید، ناخدا! ما اگر موفق شدیم برای این بود که از شرایط خاصی برخوردار بودیم: پیش‌رسی فصل خوب، دمایی بالاتر از معمول و شکستن سریع یخ‌ها. در هر بیست سال یا پنجاه سال چنین شرایطی فقط یک بار فراهم می‌شود...

ــ و من به خاطر آن از خداوند سپاسگزارم آقای جئورلینگ... و اکنون امیدوارتر شده‌ام. از آنجا که هوا خوب بوده، چرا برادر و هموطنان من نتوانسته باشند روی این ساحل که باد و جریان آب آنها را برده پا به خشکی بگذارند؟ آنچه کشتی ما کرده قایق آنها هم می‌توانسته بکند... آنها نباید بدون ذخیرهٔ کافی از آب و آذوقه برای یک مسافرت طولانی حرکت کرده باشند.

چرا نباید در اینجا منابعی شبیه آنچه در جزیرهٔ تسالال بوده پیدا کرده باشند؟... آنها مواد سوختی و اسلحه داشته‌اند... این مناطق پر از ماهی و نیز حیوانات شکاری است... بله، قلب من سرشار از امید است!

بی‌آنکه در همه اعتماد ناخدا لن‌گی سهیم باشم، خوشحال بودم که او تغییر کرده است. شاید اگر جستجوهایش به نتیجه می‌رسید می‌توانستم قول بگیرم که این جستجوها به نفع آرتور پیم ادامه پیدا کند حتی در داخل زمینی که دیگر چندان از آن دور نبودیم.

هالبران به آرامی در سطح این آب‌های صاف پر از انواع ماهی‌های جنوبی پیش می‌رفت. پرندگان دریایی زیادی در آسمان دیده می‌شدند که بی‌هیچ واهمه‌ای دور بادبان‌ها می‌چرخیدند و بالای دکل‌ها می‌نشستند. نهنگ‌هایی در پهنهٔ دریا ظاهر شدند که همه به سوی جنوب حرکت می‌کردند. پس باید می‌پذیرفتیم که دریا در این جهت تا دور دورها گسترده است.

کشتی دو یا سه میل دیگر پیش رفت بی‌آنکه بر سرعتش بیفزاید. این ساحل، که برای اولین بار دیده می‌شد، از شمال غرب به جنوب شرق کشیده می‌شد. در این امر تردیدی نبود. با وجود این، با دوربین‌های یک چشمی، حتی پس از سه ساعت کشتیرانی، کوچکترین جزئی از جزییات آن مشاهده نمی‌شد.

کارکنان کشتی جلوی عرشه جمع شده بودند و بی‌آنکه احساسات خود را بروز دهند نگاه می‌کردند. جیم وست پس از آنکه از نرده‌های دکل جلو بالا رفت، ده دقیقه به بررسی پرداخت بی‌آنکه چیز روشنی دستگیرش شود.

من در سمت چپ پشت اتاق کارکنان، آرنجم را به نرده‌ها تکیه داده بودم و با نگاهم خط اتصال آسمان و دریا را دنبال می‌کردم که مدوری آن فقط در مشرق قطع می‌شد. در این لحظه، بوسمن به من پیوست و بدون مقدمه گفت:

ــ اجازه می‌دهید عقیده‌ام را به شما بگویم، آقای جئورلینگ؟

ــ بگو بوسمن ولی اگر به نظرم درست نیاید، ابداً نمی‌پذیرم.

ــ درست است. و هر چه نزدیکتر می‌شویم، فقط باید کور باشیم که متوجهٔ آن نشویم...

ــ و عقیدهٔ شما چیست؟

ــ این است که آنچه مقابل ما دیده می‌شود خشکی و زمین نیست آقای جئورلینگ...

ــ چه گفتید بوسمن؟

ــ به دقت نگاه کنید... با گذاشتن یک انگشت در برابر چشمانتان... از سمت راست کشتی...

من کاری را که هارلیگرلی خواسته بود انجام دادم. او ادامه داد:

ــ کور بشوم اگر این توده‌ها جا به جا نشوند... نه در ارتباط با کشتی بلکه در ارتباط با خودشان...

ــ و شما چه نتیجه‌ای می‌گیرید؟

ــ اینکه اینها کوه‌های یخ شناور هستند.

ــ کوه‌های یخی؟

ــ قطعاً، آقای جئورلینگ!

آیا بوسمن اشتباه نمی‌کرد؟ پس یک نومیدی و تأسف در انتظار ما بود؟... به جای ساحل فقط کوه‌هایی از یخ در پهنهٔ دریا شناور بودند؟

به زودی دیگر تردیدی در این مورد وجود نداشت و چند لحظه بعد خدمهٔ کشتی دیگر وجود خشکی در این مسیر را باور نداشتند.

ده دقیقه بعد، دیده‌بان «آشیانهٔ کلاغ» اعلام کرد که کوه‌های یخی متعددی از شمال غرب وارد دریا شده‌اند و به صورت مایل نسبت به مسیر هالبران حرکت می‌کنند.

این خبر چه اثر اسفناکی در کارکنان کشتی داشت!... آخرین امید ما ناگهان

نابود شده بود... و چه ضربه‌ای برای ناخدا لن‌گی!... برای یافتن قارهٔ جنوبگان باید در عرض جنوبی بالاتری جستجو کنیم بی آنکه حتی مطمئن باشیم که به آن خواهیم رسید!

و آنگاه، این فریاد تقریباً یک صدا روی کشتی هالبران طنین انداخت:

ــ آماده برای دور زدن! آماده برای دور زدن!

بله، اجیرشدگان فالکلند تصمیم خود را اعلام می‌کردند و خواهان بازگشت به عقب بودند با آنکه هیرن آنجا نبود تا بی‌انضباطی را دامن بزند. باید اعتراف کنم که اکثر ملوانان قدیمی هم با آنها موافق بودند.

جیم وست، که جرأت نمی‌کرد آنها را به سکوت وادارد، منتظر دستورات رئیس خود بود.

گراتیان، پشت سکان، آماده بود تا فرمان را بچرخاند در حالی که رفقایش برای باز کردن طناب‌ها آماده می‌شدند...

دیرک پیترز به دکل جلو تکیه داده بود و با بدن درهم پیچیده و دهن باز بی‌حرکت مانده بود و کلمه‌ای از دهانش بیرون نمی‌آمد. و آنگاه ناگهان به سوی من برگشت و نگاهی سرشار از تمنا و در عین حال خشم به من انداخت...

نمی‌دانم چه نیروی مقاومت‌ناپذیری مرا واداشت که شخصاً دخالت و یکبار دیگر مخالفت کنم!... آخرین استدلال ممکن به ذهنم خطور کرده بود... استدلالی که در اعتبارش تردید نداشتم و کسی هم نمی‌توانست آن را رد کند. پس رشتهٔ کلام را به دست گرفتم و مصمم به دفاع از نظراتم در برابر همه، چنان با اعتماد حرف زدم که کسی سعی نکرد آن را قطع کند. گفتم:

ــ نه! همه امیدها از دست نرفته است... خشکی نباید خیلی دور باشد... ما در برابر خود یکی از آن یخکران‌ها را که در وسط اقیانوس با توده شدن یخ‌ها تشکیل می‌شود نداریم... اینها کوه‌های یخی هستند و این کوه‌های یخی لزوماً باید از یک پایه محکم جدا شده باشند، از یک دشت یا یک جزیره... چون

شکستن یخ‌ها در این زمان از سال آغاز می‌شود، پس حرکت آنها در آب مدت کوتاهی است شروع شده و پشت آنها ما باید ساحلی را که آنها رویش تشکیل شده‌اند ببینیم. بیست و چهار ساعت یا چهل و هشت ساعت بیشتر طول نمی‌کشد و اگر خشکی ظاهر نشد، ناخدا لن‌گی کشتی را به سوی شمال برمی‌گرداند.

آیا موفق به متقاعد کردن کارکنان شده‌ام و یا باید، با استفاده از اینکه هیرن بین رفقایش نیست و تماسی هم با آنها ندارد تا آنها را تحریک کند و بر سرشان فریاد بزند که یکبار دیگر گول خورده‌اند و این کار کشاندن کشتی به سوی نابودی است، آنها را با جایزه‌ای اضافی وسوسه کنم؟

در اینجا بوسمن به یاری من شتافت و با لحنی خوش‌بینانه گفت:

ــ دلیل بسیار خوبی است... من به نوبهٔ خود با آقای جئورلینگ هم‌عقیده‌ام... قطعاً خشکی نزدیک است... با جستجو در آن سوی این کوه‌های یخی، بدون خستگی زیاد و خطری جدی آن را کشف خواهیم کرد... یک درجه جلوتر به سوی جنوب وقتی چند صد دلار بیشتر به جیب ما می‌ریزد چه اهمیتی دارد؟

و از آن بالا، اندیکوت آشپز نیز به دوستش بوسمن پیوست و خندان فریاد زد:

ــ بله... دلارها، خیلی خوبند!

آیا کارکنان کشتی تسلیم این استدلال بوسمن می‌شدند و یا با حرکت هالبران به سوی کوه‌های یخی مخالفت می‌کردند؟

ناخدا لن‌گی دوربین دریانوردیش را گرفت، آن را روی این توده‌های متحرک تنظیم کرد و با دقت خارق‌العاده‌ای آنها را نگریست و آنگاه با صدایی نیرومند فریاد زد:

ـ حرکت به سوی جنوب ـ جنوب غربی!

جیم وست دستور اجرای عملیات را داد.

ملوانان یک لحظه مردد ماندند و سپس اطاعت کردند... و به زودی کشتی با بادبان‌های گشاده، دوباره سرعت گرفت.

وقتی عملیات پایان یافت، به هارلیگرلی نزدیک شدم و او را کنار کشیدم و گفتم:

ـ متشکرم بوسمن!

در حالی که سر تکان می‌داد گفت:

ـ برای این بار خوب بود، آقای جئورلینگ! ولی نباید دوباره طناب‌ها را کشید! همه علیه من برخواهند خاست، حتی شاید اندیکوت!

بسیار جدی جواب دادم:

ـ من چیزی را که لااقل محتمل نباشد پیشنهاد نکرده‌ام.

ـ من مخالفتی ندارم... ممکن است همین طور باشد که شما گفتید...

ـ بله، هارلیگرلی... بله، من فکر نکرده حرف نزده‌ام و تردید ندارم که در آن سوی کوه‌های یخ خشکی را خواهیم دید.

ـ ممکن است، آقای جئورلینگ ممکن است... ولی کاش قبل از دو روز پیدا شود وگرنه هیچ چیز ما را از بازگرداندن کشتی باز نخواهد داشت!

طی ۲۴ ساعت بعدی، هالبران به سوی جنوب ـ جنوب غربی پیش رفت. مسیر آن به ناچار دایماً تغییر می‌یافت و سرعتش در میان یخ‌ها کاهش یافته بود. کشتیرانی، از وقتی که کشتی ما لابه‌لای کوه‌های یخی گیر کرده بود و باید به صورت مایل از میان آنها می‌گذشت، بسیار مشکل شده بود. توده‌های عظیم شناور با کندی شکوهمندی حرکت می‌کردند. قطعات یخ «کاملاً نو» به نظر می‌رسیدند و شاید از تشکیل آنها چند روزی بیشتر نگذشته بود. با وجود این، با ارتفاعی معادل صد تا صد و پنجاه پا، وزن آنها باید به هزارها تن می‌رسید.

جیم وست با دقت مواظب بود که از برخورد با آنها احتراز کند و لحظه‌ای هم عرشه را ترک نمی‌کرد.

من از میان فواصلی که بین کوه‌های یخ ایجاد می‌شد، بیهوده می‌کوشیدم نشانه‌هایی از خشکی پیدا کنم که به خاطر آن کشتی ما مستقیماً به سوی جنوب می‌رفت ولی اثری پیدا نمی‌کردم.

بعلاوه، تاکنون، ناخدا لن‌گی همیشه توانسته بود آنچه را که عقربهٔ قطب‌نما نشان می‌داد درست تلقی کند. قطب مغناطیسی هنوز چند صد میلی از ما دور بود و هیچ گونه تأثیری روی قطب‌نما نداشت و عقربهٔ آن ثبات خود را حفظ می‌کرد در حالی که در نزدیکی قطب مغناطیسی نوسان‌های چند درجه‌ای پیدا می‌کند.

پس، علیرغم ایقان من ـ که متکی بر استدلالات بسیار جدی بود ـ هیچ نمایی از خشکی به چشم نمی‌خورد و من از خود می‌پرسیدم که آیا بهتر نیست سر کشتی را بیشتر به غرب بچرخانیم تا هالبران را از نقطهٔ غایی که نصف‌النهارهای کرهٔ زمین در آن به هم می‌رسند دور کنیم.

هر چه این ساعات ـ که تا ۴۸ ساعت را از من پذیرفته بودند ـ می‌گذشت، ناامیدی به طور محسوسی در دل‌ها غلبه می‌کرد و کارکنان به سوی بی‌انضباطی متمایل می‌شدند. یک روز و نیم دیگر که بگذرد، مبارزه علیه عجز و ناامیدی عمومی برایم امکان‌پذیر نخواهد بود... و کشتی به طور قطع به سوی شمال عقب‌گرد خواهد کرد.

کارکنان کشتی عملیاتی را که جیم وست برای عبور از لابلای کوه‌های یخ و برای جلوگیری از برخورد با آنها دستور می‌داد، در سکوت اجرا می‌کردند. علیرغم مراقبت دایمی، مهارت ملوانان و اجرای دقیق عملیات، گاه به گاه برخوردهایی خطرناک بین بدنهٔ کشتی و یخ‌های شناور پیش می‌آمد که خراش‌های دراز و عمیقی بر بدنهٔ کوه‌های یخ باقی می‌گذاشت. در حقیقت،

شجاع‌ترین آدم‌ها نمی‌توانست از فکر رها شدن حفاظ کشتی و پر شدن آب در آن دچار وحشت نشود.

آنچه باید یادآوری کرد این است که پایهٔ این کوه‌های شناور بسیار عمودی بوده و پیاده شدن از کشتی در آنجا غیرعملی بود. بنابراین، ما هیچ فوکی در این منطقه مشاهده نمی‌کردیم در حالی که معمولاً در مناطقی که یخپاره‌های شناور زیاد بودند این جانوران به وفور دیده می‌شدند. همین طور از دسته‌های پنگوئن اثری نبود. پرندگان نیز بسیار کمیاب و گریزان بودند. از این مناطق ماتم‌زده و عاری از آثار حیاتی، احساسی از دلهره و وحشت ساطع بود که هیچ کدام از ما از آن در امان نبودیم. چگونه می‌توانستیم امیدوار باشیم که بازماندگان کشتی جین، اگر به میان این تنهایی هراس‌انگیز کشانده شده باشند، توانسته باشند پناهگاهی بجویند و زنده بمانند؟... و اگر هالبران نیز به نوبهٔ خود غرق شود، آیا شاهدی برای غرق آن باقی خواهد ماند؟

از دیروز، از زمانی که کشتی مسیر جنوب را برای قطع کردن صف کوه‌های یخ ترک کرده بود، در رفتار معمولی دیرک پیترز تغییری محسوس رخ داده بود. غالباً پای دکل بزرگ چمباتمه می‌زد و چشم به دریا می‌دوخت و جز زمانی که برای کمک به عملیات احضار می‌شد، از این حالت خارج نمی‌شد. در انجام عملیات نیز حمیت و هوشمندی سابق را از خود نشان نمی‌داد. او در واقع دچار نومیدی شده بود. نه اینکه از اعتقاد به اینکه آرتور پیم هنوز زنده است منصرف شده باشد... ولی به طور غریزی احساس می‌کرد که با ادامهٔ این مسیر جای پایی از آرتور پیم پیدا نخواهد شد. اگر به من می‌گفت: «آقا... راه از اینجا نیست... از این راه به او نمی‌رسیم»، چه جوابی داشتم به او بدهم؟

حدود ساعت ۷ بعدازظهر، مه غلیظی برخاست که حرکت کشتی را، تا زمانی که ادامه داشت، مشکل و خطرناک می‌کرد.

این روز پر از هیجان و اضطراب مرا خرد کرده بود. بنابراین به کابین خود رفتم و با تمام لباس روی تخت نویی خود افتادم. خواب به چشمانم راه نمی‌یافت چون افکارم به شدت آشفته بود و قوهٔ مخیله‌ام سخت تحریک شده بود. فکر می‌کردم که مطالعهٔ دایمی آثار ادگار پو، در این فضای خارق‌العاده که قهرمانان او در آن قاطی شده بودند، روی من تأثیری گذاشته بود که خودم متوجهٔ آن نبودم...

فردا چهل و هشت ساعت مهلتی که کارکنان کشتی به من داده بودند به پایان می‌رسید. هنگام ورود به اتاق کارکنان بوسمن به من می‌گفت: «دنیا بر وفق مراد شما نچرخید!» نه! قطعاً. زیرا پشت کوه‌های یخ شناور خشکی دیده نشد. از بین این توده‌های متحرک اثری از ساحل دیده نشد... و ناخدا لن‌گی فردا کشتی را رو به شمال خواهد چرخاند.

آه! چرا من مالک این کشتی نیستم!... اگر آن را به بهای همه دارایم خریده بودم، و اگر این مردها بردهٔ من بودند که می‌توانستم آنها را زیر شلاق به اطاعت وادارم، هالبران هرگز از این سفر دست برنمی‌داشت حتی اگر مجبور می‌شدم آن را تا نوک محور زمین در قارهٔ جنوبگان هدایت کنم...

مغز منقلب من لبریز از هزار اندیشه، هزار تأسف و هزار آرزو بود!... می‌خواستم برخیزم ولی به نظر می‌رسید که به تختم میخکوب شده‌ام... میل داشتم فوراً این کابین را که در آنجا، در نیمه خواب نیمه بیداری با کابوس‌های وحشناکی دست به گریبان بودم ترک کنم... و یکی از قایق‌های کشتی را به آب بیندازم و با دیرک پیترز، که بدون تردید با من می‌آمد، در قایق بپریم و آن را به جریان آب بسپاریم که به سوی جنوب خواهد برد...

من این کار را می‌کردم... بله! این کار را می‌کردم، در رؤیا!

«ما در فردا هستیم... ناخدا لن‌گی پس از آخرین نگاه به افق دستور داده است کشتی دور بزنند... یکی از قایق‌ها پشت آن کشیده می‌شود... من دیرک

پیترز را خبر می‌کنم و دو تایی به داخل قایق می‌خزیم... طناب رابط را می‌بریم... کشتی جلو می‌رود... ما عقب می‌مانیم... جریان ما را می‌برد... به این ترتیب ما روی دریای آزاد پیش می‌رویم... همیشه... سرانجام، قایق توقف می‌کند... یک زمین آنجاست... من تصور می‌کنم نوعی ابوالهول می‌بینم که بر گنبد قطب جنوب مسلط است... ابوالهول یخ‌ها... من به سوی او می‌روم... از او پرس و جو می‌کنم... و او اسرار این مناطق مرموز را به من می‌سپارد... و آنگاه در اطراف این هیولای اسطوره‌ای پدیده‌هایی که آرتور پیم واقعیت آن را تأیید کرده ظاهر می‌شود... پرده‌ای از بخار لرزان با خط‌هایی از اشعهٔ نورانی، شکاف برمی‌دارد و پشت آن، آنچه در برابر نگاه‌های خیره شده من ظاهر می‌شود سیمای عظمت فوق انسانی نیست بلکه آرتور پیم نگهبان وحشی قطب جنوب است که پرچم آمریکا را در برابر باد برافراشته است!»

آیا این خواب به طور ناگهانی قطع شد و یا تبدیل به هوس‌های یک تخیل جنون‌آمیز گردید، نمی‌دانم ولی احساس می‌کردم که بیدارم کرده‌اند... به نظرم رسید که تغییری در حرکات کشتی به وجود آمده و اندکی به سمت راست کج شده است و همچنان بر روی دریایی آرام می‌لغزد ولی این حرکات نه به چپ و راست و نه به عقب و جلوست...

بله... احساس می‌کردم بالا رفته‌ام... گویی که تخت نویی من سبد یک بالون است... و مثل اینکه اثر جاذبهٔ زمین بر من خنثی شده است.

اشتباه نمی‌کردم. از عالم رؤیا به دنیای واقعیت سقوط کرده بودم.

ضربه‌هایی که دلیلش را هنوز نمی‌دانستم، بر بالای سرم صدا می‌کردند. داخل کابین دیوارهای چوبی از حالت عمودی منحرف شده بودند به طوری که خیال کردم هالبران به روی پهلو برگشته است. به زودی از تخت‌خوابم بیرون افتادم و کم مانده بود گوشه میز جمجمه‌ام را سوراخ کند...

بالاخره بلند شدم و توانستم خودم را به چهارچوب پنجرهٔ جانبی بیاویزم. به در کابین فشار آوردم که روی پایم ولو شد...

در همین لحظه صدای به هم خوردن، پاره شدن و شکستن نرده‌ها و پهلوهای کشتی بلند شد...

آیا تصادمی بین کشتی و یکی از این توده‌های عظیم یخ شناور رخ داده که جیم وست در میان مه نتوانسته از آن جلوگیری کند؟

ناگهان سر و صداهای شدیدی از اتاق خدمه و عقب کشتی بلند شد و فریادهایی از وحشت که آمیزه‌ای از ناله‌ها و استغاثه‌های هراسان کارکنان کشتی بود به گوش رسید.

سرانجام، آخرین تکان... و هالبران بی‌حرکت ماند.

۷

کوه یخ معلق

ناچار شدم بر کف اتاق کارکنان بخزم تا خود را به در برسانم و روی عرشه بروم. ناخدا لن‌گی که قبلاً از کابینش بیرون آمده بود، وقتی تکان‌های شدید بروز کرده بود، خود را روی زانو کشانده و به زحمت به میلهٔ پرده بند کرده بود.

سمت جلو، بین دماغه و دکل بزرگ، چند کله از میان چین‌های بادبان سه گوش خوابیده بیرون آمده بود.

دیرک پیترز، هاردی، مارتین هالت و اندیکوت، با صورتی سیاه و حالتی گیج و منگ از طناب بادبان جلو آویزان بودند.

مردی، در حالی که روی عرشه می‌خزید خود را به من رساند. به خاطر کج

شدن عرشه، سر پا ایستادن ممکن نبود. این هارلیگرلی بود که دستم را که به سویش دراز کرده بودم، گرفت و به زحمت خود را نزدیک من کشاند. من پاهایم را به چارچوب در فشار می‌دادم و نگران لیز خوردن تا انتهای راهروی کنار اتاق کارکنان نبودم. پرسیدم:

ـ چه اتفاقی افتاده؟

ـ کشتی به گل نشسته، آقای جئورلینگ!

فریاد زدم:

ـ یعنی به ساحل رسیدیم؟

بوسمن با تمسخر گفت:

ـ هر ساحلی خشکی نیست!... و اما خشکی، فقط در تخیل این دیرک پیترز لعنتی وجود دارد!

ـ بالاخره می‌گویی چه پیش آمده؟

ـ یک کوه یخ در میان مه پیش آمده... کوه یخی که نتوانستیم ازش فاصله بگیریم.

ـ کوه یخ؟

ـ بله!... یک کوه یخ که این لحظه را برای پشتک زدن انتخاب کرده... و موقع برگشتن سر جای اولش به هالبران برخورده و آن را، مثل راکتی که توپ بدمینتون را بلند می‌کند، از روی دریا بلند کرده است و اکنون ما سی ـ چهل متری بالاتر از سطح دریای جنوبگان زمینگیر شده‌ایم!

آیا پایانی وحشتناکتر از این برای ماجراهای سفر هالبران قابل تصور بود؟... در وسط این مناطق دور دریا، تنها وسیلهٔ حمل و نقل ما بر بالای کوه یخ شناوری به ارتفاع بیش از سی چهل متر، در حال متلاشی شدن بود! واقعاً چه پایانی! غرق شدن در یک توفان شدید، نابود شدن در حملهٔ وحشیان، خرد شدن بین یخ‌ها، اینها خطراتی است که هر کشتی‌ای که به دریاهای قطبی سفر

می‌کند، خود را در معرض آنها قرار می‌دهد... ولی اینکه هالبران به وسیلهٔ یک کوه شناور از جا بلند شود و در قلهٔ آن به گل بنشیند... نه! این از حدود و ثغور واقعیت فراتر می‌رود!

آیا با وسایلی که در اختیار داشتیم، موفق می‌شدیم کشتی را از این ارتفاع پایین بیاوریم، نمی‌دانستم. آنچه می‌دانستم این بود که ناخدا لن‌گی، معاونش و کارکنان قدیمی کشتی، پس از پشت سر گذاشتن وحشت اولیه، هر قدر هم که وضع هولناک بود، کسانی نبودند که ناامید شوند. من در این مورد شک نداشتم. بله!... همگی برای نجات عموم خواهند کوشید. اما چه تدابیری باید می‌اندیشیدند، کسی نمی‌دانست.

پرده‌ای از مه، نوعی کرپ خاکستری رنگ کوه یخ را احاطه کرده بود. از تودهٔ عظیم آن جز سطح باریک ناهمواری که کشتی در آن گیر افتاده بود چیزی نمی‌دیدیم و نمی‌دانستیم کوه یخ ما در میان این مجموعه شناوری که به سوی جنوب شرق در حرکت بود چه جایی را اشغال کرده است.

ابتدایی‌ترین احتیاط‌ها حکم می‌کرد که هالبران را تخلیه کنیم چون با یک تکان ناگهانی کوه یخ ممکن بود به پایین بلغزد... آیا مطمئن بودیم که کوه یخ در دریا وضع ثابت و استواری پیدا کرده است؟ آیا نباید منتظر پشتک واروی دیگری می‌بودیم؟... و اگر کشتی در خلاء رها شود، چه کسی از چنین سقوطی جان سالم به در خواهد برد و در اعماق پرتگاه غرق نخواهد شد؟...

در عرض چند دقیقه، کارکنان همه کشتی را ترک کردند و هر کدام در قسمتی از شیب پناه گرفتند و منتظر شدند تا کوه یخ از پوشش مه بیرون بیاید. شعاع‌های مایل خورشید نمی‌توانستند از مه نفوذ کنند و صفحهٔ سرخگون خورشید به زحمت از پشت پردهٔ ضخیم مه دیده می‌شد.

با وجود این، در یک فاصلهٔ ده ـ دوازده قدمی همدیگر را تشخیص

می‌دادیم. از هالبران فقط تودهٔ مبهمی می‌دیدیم که رنگ سیاه گونه‌اش روی سفیدی یخ‌ها کاملاً مشخص بود.

جا داشت از خود می‌پرسیدیم که از آنهایی که بر عرشهٔ کشتی بودند، آیا کسی از نرده‌ها نلغزیده و به دریا نیفتاده است؟

به دستور ناخدا لن گی، ملوان‌های حاضر به گروهی که در آن من، معاون، بوسمن، هاردی و مارتین هالت دور هم بودیم پیوستند. جیم وست اسامی را صدا کرد... پنج نفر پاسخ نداد: ملوان دراپ، یکی از قدیمی‌ها و چهار تن از اجیر شدگانی که در فالکلند سوار شده بودند: دو انگلیسی، یک آمریکایی و یک فوجیایی. به این ترتیب، این فاجعه به بهای زندگی پنج نفر تمام شده بود که نخستین قربانیان این سفر بودند. ولی آیا آخرین آنها هم بودند؟

جستجو برای یافتن آنها به نتیجه‌ای نرسید. معلوم بود که همگی در همان تکان اولیه ناشی از برخورد کوه یخ با کشتی، تعادل خود را از دست داده‌اند و نتوانسته‌اند به نرده‌های کشتی بچسبند و به دریا سقوط کرده و غرق شده‌اند.

وقتی مرگ این پنج نفر قطعی شد، ناامیدی همهٔ قلب‌ها را تسخیر کرد و آنگاه بود که دورنمای وحشت‌انگیز خطراتی که در سفر در میان منطقهٔ جنوبگان ما را تهدید می‌کرد با شدت بیشتری ظاهر شد.

صدایی گفت:

ـ هیرن کو؟

این مارتین هالت بود که این اسم را در میان سکوت عمومی مطرح کرد.

این رهبر شورش، که در انبار زندانی بود و ما فراموشش کرده بودیم، آیا در میان بارهای به هم ریختهٔ انبار کشتی خرد و نابود نشده بود؟

جیم وست خود را به کشتی انداخت، از طنابی که جلوی کشتی آویزان بود پایین رفت و خود را به در انبار رساند... همه در سکوت منتظر بودیم. با آنکه این روح شیطانی کشتی قابل ترحم نبود ولی ما در انتظار نجاتش بودیم.

در این حال، چند تن از ما فکر می‌کرد که اگر به توصیه‌های او گوش می‌کردیم و کشتی راه شمال را پیش می‌گرفت، حالا کارکنان کشتی بر بالای این کوه یخ شناور تبعید نشده بودند! در این میان سهم من از مسئولیت چه بود؟ منی که آن همه برای تداوم این سفر اصرار کرده بودم؟ به زحمت جرأت می‌کردم حتی فکرش را بکنم!

بالاخره ستوان روی عرشه ظاهر شد و هیرن دنبال او بود. به طور معجزه‌آسا چیزی در انبار به هم نریخته و خطری برای هیرن پیش نیامده بود. هیرن از کشتی بیرون آمد و بدون ادای کلمه‌ای به رفقایش پیوست... و دیگر کسی به او توجه نکرد.

حوالی ساعت شش بامداد، در اثر کاهش درجه حرارت مه پراکنده شد. این مه از آن بخاراتی نبود که انجماد آنها کامل است بلکه پدیده‌ای بود به نام شبنم منجمد یا دود یخ‌زده که در چنین مناطق بالا بروز می‌کند. ناخدا لن‌گی این پدیده را از روی رشته‌های منشوری شکلی که در جهت باد حرکت می‌کرد و به صورت قشری سبک بر پهلوهای کوه یخ می‌چسبید بازشناسی کرد. دریانوردان این شبنم منجمد را نباید با یخچه سفید مناطق معتدل اشتباه کنند که آنها پس از نشستن بر سطح زمین منجمد می‌شوند.

تازه توانستیم ابعاد عظیم کوه یخ را که ما مثل مگس‌هایی که روی کله قند بنشینند بر بالای آن قرار گرفته بودیم، بسنجیم. مسلماً اگر از پایین نگاه می‌کردی، کشتی ما مثل یک کرجی کوچک یدک کشتی‌های تجاری به نظر می‌رسید.

این کوه یخ که محیط آن ظاهراً بین ۶۰۰ تا ۸۰۰ متر بود، بین ۴۳ تا ۴۶ متر ارتفاع داشت که طبق محاسباتی که کردیم چهار ـ پنج برابر آن داخل آب غوطه‌ور بود و بنابراین میلیون‌ها تن وزن داشت.

اتفاقی که افتاده از این قرار بود:

کوه یخ، بعداز آنکه بر اثر برخورد آب‌های گرمتر از پایهٔ خود جدا شده، کم‌کم از جاکنده شده است و آنگاه نقطهٔ ثقل آن تغییر کرده و به طور ناگهانی در دریا سرنگون گشته است. و چون بالا می آمده، هر آنچه راکه پایین بوده به بالای سطح دریا آورده است. هالبران که در این حرکت الاکلنگی گرفتار شده بوده، چنان بالا آمده که گویی اهرمی بزرگ آن را بلند کرده است. تعدادی از کوه یخ‌ها به این ترتیب روی دریاهای قطبی می‌چرخیدند و اینها خطرات بزرگی بودند که کشتی‌های راکه به آنها نزدیک می‌شدند تهدید می‌کردند.

کشتی ما در قوسی از دیوارهٔ غربی کوه یخ گیر کرده و معلق مانده بود. روی پهلوی راست خم شده و عقبش بالا و جلویش پایین رفته بود و فکر می‌کردیم باکوچکترین تکانی در شیب کوه یخ تا دریا سُر خواهد خورد. در محل برخورد کشتی وکوه یخ ضربه چنان شدید بوده که بدنهٔ کشتی به کلی فرو رفته بود. در اولین ضربه، آشپزخانه از طناب‌های خود کنده شده و تا مدخل اتاق کارکنان لغزیده بود. در این اتاق که بین کابین‌های ناخدا و معاونش قرار داشت از چارچوب جدا شده بود. دکل جلو و دکل بادبان سه‌گوش خوابیده بود و طناب‌ها پاره شده و بادبان‌ها گسیخته بود. انواع خرده‌ریزها، از وسایل آشپزخانه تا مواد غذایی و بشکه‌ها بیرون ریخته و در آب‌های پایین تودهٔ یخ‌ها شناور بود.

در وضعی که ما قرار داشتیم، آنچه مخصوصاً و بیشتر ما را نگران می‌کرد این بود که از دو قایق یدکی هالبران یکی که به سمت راست کشتی آویزان بود در لحظهٔ برخورد به کلی خرده شده و فقط دومی سالم مانده بود که در سمت چپ از طناب‌های خود آویزان بود و خوشبختانه قایق بزرگتر بود. پیش از هر کار باید این قایق را در جای مطمئن‌تری قرار می‌دادیم چون احتمالاً تنها وسیلهٔ نجات ما بود.

با همین آزمایش نخست متوجه شدیم که پایه‌های دکل‌های کشتی محکم

سر جای خود مانده‌اند و اگر بتوانیم کشتی را از کوه یخ جدا کنیم، به درد خواهند خورد. ولی چگونه باید کشتی را از آن سوراخ یخی بیرون کشید و به وضع عادی در آورد و مثل یک کشتی درست و حسابی در آب انداخت؟

وقتی با ناخدا، معاون و بوسمن تنها بودیم، مسأله را با آنها در میان گذاشتم. جیم وست گفت:

ــ با آنکه عملیات مخاطرات بزرگی دربردارد و من هم بر آن واقفم، ولی چون بسیار مهم است پس انجام خواهیم داد. من فکر می‌کنم که باید نوعی بستر تا پای کوه یخ بکنیم...

ناخدا لن‌گی افزود:

ــ بدون حتی یک روز تأخیر.

جیم وست ادامه داد:

ــ می‌شنوی بوسمن؟... از همین امروز به کار می‌پردازیم.

ــ چشم... همه به کار خواهیم پرداخت، ولی اجازه بدهید نکته‌ای را یادآور شوم، ناخدا...

ــ چه نکته‌ای؟

ــ پیش از شروع کار، بدنهٔ کشتی را بررسی کنیم و ببینیم میزان خسارات چقدر است و آیا قابل تعمیر است؟ به آب انداختن یک کشتی شکسته که بلافاصله ته دریا خواهد رفت چه فایده‌ای دارد؟

درخواست به جای بوسمن را پذیرفتیم. مه پراکنده شده بود و خورشید درخشانی قسمت شرقی کوه یخ را نورانی می‌کرد که از آنجا بخش وسیعی از دریا قابل رؤیت بود. از این سمت، به جای سطح لغزندهٔ کوه یخ که روی آن جایی برای تکیه دادن پا نبود، در کناره‌های توده یخ پیچ و خم‌ها، حاشیه‌ها، خندق‌ها و حتی میدان‌های سطحی دیده می‌شد که می‌توانستیم چادرهای



هالبران روی پهلوی راست خود خم شده بود.

موقتی روی آنها بر پا کنیم. با وجود این باید خود را از سقوط قطعات بزرگ یخ، که استحکام خوبی نداشتند و ممکن بود با یک تکان جدا شوند، محفوظ می‌داشتیم. طی بامداد آن روز تعداد زیادی از این قطعات، با سر و صدای هراس‌انگیزی، همچون یک بهمن، به سوی دریا غلتیدند.

روی هم رفته، کوه یخ بر روی پایهٔ جدید خود بسیار محکم به نظر

می‌رسید. اگر نقطهٔ ثقل کوه یخ پایین‌تر از سطح تماس آن با آب قرار داشت، احتمال برگشت مجدد آن بسیار کم بود و جای ترس نداشت.

بعد از فاجعهٔ کشتی هنوز فرصتی برای صحبت از دیرک پیترز نیافته‌ام. چون هنگام حضور و غیاب صدایش را شنیده بودم، می‌دانستم که بین قربانیان نیست. و در این لحظه، او را می‌دیدم که روی یک برجستگی باریک بی‌حرکت ایستاده و مثل همیشه چشم به جنوب دوخته است.

ناخدا لن‌گی، معاونش بوسمن، هاردی و مارتین هالت که من همراهی‌شان می‌کردم، به سوی کشتی می‌رفتند تا بدنهٔ آن را به دقت بررسی و آزمایش کنند. از قسمت چپ کشتی عملیات راحت‌تر بود چون کشتی به پهلوی راست خوابیده بود. پس از دو ساعت آزمایش، معلوم شد که خسارات چندان مهم نیست و کلاً در حد یک تعمیرات عادی است. دو یا سه پردهٔ پوششی پاره شده بود و لولاهای شکسته و شکاف‌های بازشده از میان پارگی‌ها دیده می‌شد. در داخل، قطعات سالم بودند و دو شاخه‌های اتصالی ول نکرده بودند. کشتی ما که برای کشتیرانی در میان دریاهای قطبی ساخته شده بود، به خوبی مقاومت کرده بود. البته سکان از جای خود در رفته بود ولی تعمیر و سوار کردن آن آسان بود.

بازرسی از داخل و خارج پایان گرفت. صدمات وارده چندان نبود که اسباب هراس و نگرانی باشد و خیالمان از این بابت آسوده شد. بله، آسوده... به شرطی که موفق می‌شدیم کشتیمان را دوباره به آب اندازیم.

بعد از صبحانه خوردن، تصمیم گرفته شد که مردان کشتی شروع به کندن بستری مایل بکنند که به هالبران اجازه می‌داد تا پایهٔ کوه یخ بلغزد. امیدوار بودیم که به لطف خدا عملیات با موفقیت انجام شود وگرنه گذراندن شش ماه زمستان جنوبگان بر روی این تودهٔ یخ شناور، چیزی بود که حتی فکرش ما را به وحشت می‌انداخت. با رسیدن زمستان، هیچ یک از ما از مرگی وحشتناک، مرگ از سرما، گریز نداشتیم.

در این لحظه، دیرک پیترز، که درصد قدمی ما افق جنوب تا شرق را نگاه می‌کرد، با صدایی خشن فریاد زد:

ــ توقف!

توقف؟... ملوان دو رگه از این کلمه چه منظوری می‌توانست داشته باشد جز اینکه بگوید حرکت کوه یخ ناگهان متوقف شده است. اینکه دلیل توقف چه بوده و چه نتایجی خواهد داشت فعلاً جای بحث نبود.

بوسمن فریاد زد:

ــ راست می‌گوید... کوه یخ حرکت نمی‌کند، شاید هم از وقتی که معلق زده هرگز حرکت نکرده است!

گفتم:

ــ چطور... یعنی دیگر جا به جا نمی‌شود؟

معاون ناخدا جواب داد:

ــ نه! دلیلش هم این است که کوه یخ‌های دیگر که رژه می‌روند از آن جلو افتاده‌اند...

در واقع، در حالی که پنج یا شش کوه یخ به سوی جنوب سرازیر بودند، کوه یخ ما ساکن شده بود گویی روی یک بلندی کف دریا به گِل نشسته است.

ساده‌ترین توضیح این بود که پایهٔ جدید کوه یخ به یک بلندی در کف دریا برخورده و به آن چسبیده است و این الصاق فقط در صورتی که قسمت زیر آبی کوه یخ بلند شود قطع خواهد شد که خطر یک معلق زدن دیگر پیش می‌آید.

روی هم رفته، وضع به شدت پیچیده بود، زیرا خطرات سکون دایمی چندان بود که اتفاقات شناوری بر آنها اولی‌تر بود. چون در آن صورت دستکم امید رسیدن به یک خشکی، چه دشت و چه جزیره، وجود داشت و

حتی اگر جریان تغییر نمی‌کرد و دریا همچنان آزاد می‌ماند، امید گذشتن از مرزهای منطقهٔ قطبی نیز بود!

اینک بعد از گذشت سه ماه از این سفر هراسناک، در کجا بودیم! آیا هنوز هم سرنوشت ویلیام گی، یارانش و آرتور پیم می‌توانست مطرح باشد؟ اکنون آیا نباید همه امکاناتمان برای نجات خودمان به کار گرفته شود؟ و آیا اگر ملوانان کشتی از تحریکات هیرن تبعیت کنند و سر به شورش بردارند و رؤسای خود ـ به ویژه مرا ـ مسئول ناکامی چنین سفری بدانند، جای تعجب خواهد بود؟

و آنگاه چه پیش خواهد آمد؟ چون علیرغم اینکه چهار نفر از آنها مرده بودند هنوز رفقای هیرن در اکثریت بودند و من به روشنی می‌دیدم که ناخدا و جیم وست نیز نگران این مسأله هستند.

در واقع، اجیر شدگان فالکلندی در مجموع ۱۵نفر بودند در برابر ما که با به حساب آوردن دیرک پیترز ۱۳ نفر بودیم و این ترس وجود داشت که در موقع حساس تعدادی از ملوانان قدیمی نیز در اثر ناامیدی به یاران هیرن بپیوندند. و از کجا معلوم که این رفقا به فکر تصاحب تنها قایق یدک کشتی نباشند که با آن راه شمال را در پیش گیرند و ما را روی این کوه یخ رها کنند؟ بنابراین لازم بود که از قایق ما نهایت مراقبت به عمل آید.

علاوه بر این، پس از حادثهٔ اخیر، تغییر فاحشی در رفتار ناخدا لن‌گی پیدا شده بود و به نظر می‌رسید در برابر خطرات آینده متحول شده است.

تا اینجا، او همهٔ کارها را به دست جیم وست سپرده بود و خودش فقط نقش دستیار شایسته‌ای را برای او بازی می‌کرد. ولی از آن روز او وظایف ریاست خود را دوباره به دست گرفته بود و به اقتضای شرایط با کمال قدرت آن را اجرا می‌کرد.

به دستور او ملوانان در یک منطقهٔ مسطح روی کوه یخ، در سمت راست



کاپیتان نگاهی جدّی به همه کارکنان کشتی انداخت.

کشتی، به دور وی جمع شدند. قدیمی ها و جدیدی‌ها همه گرد آمده بودند ولی جدیدی‌ها گروه جداگانه‌ای تشکیل داده بودند و معلوم بود که هیرن سخنگوی آنها خواهد بود.

ناخدا لن‌گی نگاهی به همه کارکنان کشتی انداخت و با صدایی پرطنین گفت:

ــ ملوانان هالبران، ابتدا می‌خواهم از کسانی که دیگر بین ما نیستند با شما حرف بزنم. پنج تن از یاران ما در آن فاجعه از بین رفتند...

ــ در انتظار اینکه ما نیز به نوبهٔ خود، در این دریاها که علیرغم میل خود بدان کشانده شده‌ایم، از بین برویم...

جیم وست که از خشم رنگش پریده بود داد زد:

ــ خفه شو، هیرن!... خفه شو، وگرنه...

ناخدا لن‌گی به سردی گفت:

ــ هیرن حرفی را که برای گفتن داشت گفت، برای اینکه این اتفاق افتاده است... ولی به او دستور می‌دهم که برای بار دیگر حرف‌های مرا قطع نکند!

شاید هیرن باز هم حرف می‌زد چون احساس می‌کرد که اکثریت کارکنان از او حمایت می‌کنند ولی مارتین هالت با خشونت به سوی او رفت و او را گرفت. هیرن ساکت شد.

ناخدا لن‌گی آنگاه بر خود مسلط شد و با هیجانی که تا اعماق وجود ما نفوذ کرد این کلمات را ادا نمود:

ــ ما می‌خواهیم برای‌کسانی دعا کنیم که دراین‌سفرپرمخاطره، دراین اقدام به‌نام انسانیت جان خود را باخته‌اند... خداوند می‌داند که آنها به خاطر همنوعان خود ایثار کرده‌اند و دعای ما را خواهد پذیرفت!... ملوانان هالبران، زانو بزنید!

همه برآن سطح یخ زده زانو زدند و زمزمهٔ دعا به‌سوی آسمان‌بلند شد.

ما منتظر بودیم ناخدا بلند شود تا ما نیز برخیزیم. او ادامه داد:

ــ اکنون، پس از آنهایی که مردند، اینهایی که جان بدر بردند... من به اینها می‌گویم که حتی در شرایطی که ما قرار داریم، باید از هر دستوری که من می‌دهم اطاعت کنند... من نه مقاومت و نه تردید را تحمل نخواهم کرد. مسئولیت امنیت عمومی با من است و آن را به هیچ کسی واگذار نخواهم کرد. من در اینجا مثل روی کشتی فرماندهٔ شما هستم...



ناخدا گفت: «همه سر کار!»

هیرن با گستاخی جواب داد:

ــ روی کشتی... وقتی که دیگر کشتی‌ای در کار نیست!

ــ تو اشتباه می‌کنی هیرن. کشتی آنجاست و ما آن را به دریا برمی‌گردانیم. بعلاوه، اگر فقط یک قایق داریم، من ناخدای آن هستم... و وای به حال کسی که این را فراموش کند!

در آن روز، پس از اندازه‌گیری ارتفاع با زاویه‌سنج و سنجش زمان با کرونومتر، که در جریان حادثه نشکسته بود، ناخدا لن‌گی با محاسبات خود نتایج زیر را به دست آورد:

ـ عرض جنوبی ۸۸ درجه و ۵۵ دقیقه.

ـ طول غربی ۳۹ درجه و ۱۲ دقیقه.

هالبران فقط یک درجه و پنج دقیقه یعنی شصت و پنج میل تا قطب جنوب فاصله داشت.

۸
تیر خلاص

ناخدا لن‌گی گفته بود: «همه سرکار!» و از بعدازظهر آن روز همه با دلگرمی به کار پرداخته بودند. لحظه‌ای نباید از دست می‌رفت و همه می‌دانستند که زمان مهمتر از هر چیزی است. از لحاظ مواد غذایی، کشتی برای هجده ماه آذوقه داشت و گرسنگی کسی را تهدید نمی‌کرد، همین‌طور تشنگی... با آنکه مخزن‌های آب در جریان حادثه صدمه دیده بود و آب از شکاف‌های کشتی بیرون می‌ریخت، خوشبختانه بشکه‌های مشروبات که در انبار کشتی جا داشتند کوچکترین خسارتی ندیده بودند. آب شیرین را هم از خود کوه یخ به دست می‌آوردیم. یخ چه از آب شیرین و چه از آب دریا تشکیل شده باشد، با تغییر حالت از مایع به جامد، کلرورسدیم خود را به کلی از دست می‌دهد و بنابراین وقتی دوباره ذوب شود آب شیرین حاصل می‌شود. ولی بعضی یخپاره‌ها بسیار شفاف هستند. اینها از انجماد آب باران تشکیل شده‌اند و برای نوشیدن مناسب‌تر هستند.

ناخدای ما که با دریاهای قطبی آشنا بود، این گونه یخ‌ها را بهتر می‌شناخت ولی روی کوه یخ ما از این یخپاره‌ها پیدا نمی‌شد چون در اثر معلق زدن زیر و رو شده بود.

ناخدا لن‌گی و جیم وست تصمیم گرفتند برای هر چه سبکتر کردن کشتی، پیش از هر کاری محتویات آن را به کلی تخلیه کنند. دکل‌ها، بادبان‌ها، طناب‌ها و قرقره‌ها باید پیاده و به بیرون منتقل می‌شدند. مهم این بود که کمترین وزن ممکن در کشتی باقی بماند چون عملیات به آب انداختن آن بسیار مشکل و خطرناک بود. بهتر بود عزیمت را چند روزی عقب می‌انداختیم تا این عملیات در بهترین شرایط انجام شود. بارکردن مجدد کشتی پس از آن، مشکل چندانی نداشت. کار مهم دیگر تخلیه آذوقه و مواد غذایی از انبار کشتی بود چون نهایت بی‌احتیاطی بود که با توجه به وضع ناپایدار کشتی بر روی کوه یخ، ذخیرهٔ غذایی هجده ماههٔ کارکنان را در طبقهٔ زیرین آن باقی بگذاریم. چون یک تکان کافی بود که کشتی از تودهٔ یخی جدا و به دریا سرازیر شود.

آن روز را مشغول بیرون کشیدن صندوق‌ها، جعبه‌ها، قوطی‌ها، بسته‌ها، بشکه‌ها و ظرف‌های محتوی گوشت، سبزی، نوشابه، مشروب و دیگر مواد غذایی از انبار کشتی و چیدن آنها در شکاف‌ها و حفره‌های روی کوه یخ، در نزدیکی هالبران شدیم. قایق یدکی را نیز در جایی مطمئن قرار دادیم تا از هر حادثه‌ای در امان باشد.

روزهای ۱۹، ۲۰ و ۲۱ ژانویه صرف تخلیه بارهای کشتی و پیاده کردن دکل‌ها و وسایل آن شد.

در این مدت اردویی نیز در میدان مسطحی که در نزدیکی محل کشتی قرار داشت زده بودیم و چندین چادر با بادبان‌ها و تیرک‌هایی که از هالبران بیرون کشیده بودیم برپا کردیم و رختخواب‌های کابین‌ها و اتاق کارکنان را در آنها گستردیم تا در برابر تغییرات احتمالی هوا در این فصل از سال، پناهگاهی

داشته باشیم. هوا خوب و ثابت بود و دمای هوا تا ۴۶ درجهٔ فارنهایت (۷/۷۸ سانتی‌گراد بالای صفر) بالا رفته‌بود. آشپزخانه اندیکوت را در کنار میدان، نزدیک دیوارهٔ شیب‌دار کوه یخ مستقر کرده بودند.

باید خاطر نشان کنم که طی این سه روز کار خسته کننده، هیرن رفتار مناسبی داشت چون می‌دانست به دقت زیرنظر قرار دارد و ناخدا لن‌گی اگر آگاه شود که او رفقایش را به ناسازگاری و شورش تحریک می‌کند، دیگر ملاحظه‌اش نخواهد کرد. جای تأسف بود که غریزهٔ بد او را به ایفای این نقش وامی‌داشت وگرنه قدرت کاریش، مهارتش و هوشمندیش از او ملوان ارزشمندی ساخته بود و در این شرایط، بیش از همیشه خود را مفید و کارآمد نشان می‌داد. آیا احساسات خوب خود را باز یافته بود؟ آیا فهمیده بود که امنیت عمومی از تفاهم عمومی حاصل می‌شود؟ نمی‌توانستم حدس بزنم ولی به هیچ وجه به او اعتماد نداشتم. هارلیگرلی نیز همین طور به وی بی‌اعتماد بود.

در مورد شور و حرارتی که دیرک پیترز در کار نشان می‌داد نیازی به تأکید من نیست. سخت‌ترین کارها را به عهده می‌گرفت. زودتر از همه سر کار حاضر می‌شد و آخرین کسی بود که دست از کار می‌کشید. کار چهار نفر را انجام می‌داد، به زحمت چهار ساعت در شبانه روز می‌خوابید، فقط در ساعت غذا استراحت می‌کرد و غذایش را مثل همیشه در گوشه‌ای دور از دیگران می‌خورد. پس از حادثهٔ کشتی چند کلمه‌ای بیشتر با من رد و بدل نکرده بود. و چه حرفی داشت به من بزند؟ من هم مثل او فکر می‌کردم که دیگر امیدی برای ادامهٔ این سفر شوم وجود ندارد.

گاهی مارتین هالت و دیرک پیترز را در کنار هم می‌دیدم که مشغول کارهای سختی بودند. مارتین هالت از هر فرصتی برای نزدیک شدن به دیرک پیترز استفاده می‌کرد در حالی که دیرک از او گریزان بود. و من هر وقت به یاد رازگویی دیرک پیترز در مورد ماجرای کشتی گرامپوس می‌افتادم، پشتم از

وحشت می‌لرزید. اگر این راز افشا می‌شد، دیرک پیترز بین کارکنان کشتی چه وضعی پیدا می‌کرد و مارتین هالت اگر می‌فهمید که او برادرش را... خوشبختانه این راز بین من و دیرک پیترز محفوظ بود و هرگز کسی از آن آگاه نمی‌شد.

در حالی که تخلیهٔ هالبران انجام می‌شد، ناخدا لن‌گی و معاونش مسألهٔ آب‌اندازی مجدد کشتی را بررسی می‌کردند که به یقین مسألهٔ آسانی نبود: باید در این ارتفاع صد پایی بین محل استقرار هالبران و سطح آب دریا، با کندن بستری به خط مایل روی دیوارهٔ غربی کوه یخ، راهی برای سُر خوردن کشتی باز می‌شد تا می‌توانستیم آن را به آب برسانیم. این بستر باید بین ۴۰۰ تا ۶۰۰ متر طول می‌داشت. بنابراین، در زمانی که گروهی زیرنظر بوسمن کشتی را تخلیه می‌کردند، گروه دیگری تحت فرمان جیم وست شروع به شیار دادن این سطح جانبی کوه شناور کردند.

شناور؟... نه! این کوه یخ دیگر شناور نبود و در حالی که دیگر کوه یخ‌ها، که تعدادشان هم زیاد بود، به سوی جنوب شرقی در حرکت بودند، کوه یخ ما مثل یک جزیرک بی‌حرکت مانده بود، گویی که هرگز به راه نخواهد افتاد. آیا پایهٔ آن به تدریج ساییده می‌شود تا از بلندی کف دریا جدا شود و دوباره به حرکت در آید؟ هیچ چیز قابل پیش‌بینی نبود و ما برای ترک کردن این منطقه فقط می‌توانستیم به امید آزاد شدن و به آب افتادن هالبران باشیم.

با این کارهای متنوع ما به روز ۲۴ ژانویه رسیدیم. هوا آرام بود و درجه حرارت کاهش نیافته بود و ستون حرارت‌سنج دو سه درجه‌ای هم از سطح یخ بالا آمده بود. به این ترتیب شمار کوه یخ‌هایی که از شمال غربی می‌آمدند رو به افزایش بود و برخورد آنها باکوه یخ ساکن ما ممکن بود عوارض خطرناکی داشته باشد.

همه مشغول کار بودند و سر و صدای آنها با فریادهای تیز مرغان دریایی

که بر بالای کوه یخ می‌چرخیدند مخلوط می‌شد و هیاهویی عجیب در این آستانهٔ قطب جنوب به وجود می‌آورد.

هنگامی که من و ناخدا لن‌گی و جیم وست تنها می‌شدیم، موضوع اصلی صحبت ما پیرامون وضع موجود ما، وسایل خروج از آن و شانس‌هایی بود که برای موفقیت داشتیم. ستوان امیدوار بود و عقیده داشت که اگر اتفاق غیرمنتظره‌ای نیفتد، عملیات آب‌اندازی کشتی با موفقیت انجام خواهد شد. ناخدا لن‌گی تودارتر بود و بعلاوه قلب او از اینکه همهٔ امیدهای خود را برای باز یافتن بازماندگان کشتی جین از دست می‌داد جریحه‌دار بود.

در واقع، هنگامی که هالبران برای حرکت بر روی آب آماده می‌شد و جیم وست از او دستور و جهت حرکت را می‌پرسید، آیا جرأت می‌کرد بگوید: رو به سوی جنوب؟... نه. چون این بار نه اجیر شدگان و نه کارکنان قدیمی، هیچ کدام از او اطاعت نمی‌کردند. ادامه دادن جستجو در این مسیر، بالا رفتن تا قطب بدون اطمینان از دسترسی به اقیانوس هند، جسارتی می‌خواست که هیچ دریانوردی نداشت. اگر خشکی بزرگی، دشتی، دریا را از این سو می‌بست، کشتی در معرض این خطر بود که به وسیلهٔ توده‌های کوه یخ در آن فرو برود و امکان نداشت پیش از زمستان جنوبگان بتواند خلاص شود.

در چنین شرایطی کوشش در جلب موافقت ناخدا با ادامهٔ سفر کاملاً بی‌حاصل بود و اصلاً قابل طرح نبود چون ضرورت، بازگشت به شمال را ایجاب می‌کرد و اصولاً نباید حتی یک روز در این بخش از دریا تأخیر می‌کردیم. با وجود این، اگرچه تصمیم گرفته بودم در این باره مطلقاً با ناخدا حرف نزنم ولی در فرصت‌هایی از آزمودن احساسات و اندیشه‌های بوسمن غفلت نمی‌کردم.

اکثر اوقات، هارلیگرلی وقتی کارش تمام می‌شد نزد من می‌آمد و دربارهٔ خاطرات سفر با هم حرف می‌زدیم.

یک روز که بر نوک کوه یخ نشسته بودیم و افق حسرت‌انگیز را می‌نگریستیم، او فریاد زد:

ــ آقای جئورلینگ! وقتی هالیراد جزایر کرگلن را ترک می‌کرد، چه کسی می‌توانست فکر کند که شش ماه و نیم بعد، در این ارتفاع، به پهلوی یک کوه یخ آویزان خواهد ماند!

پاسخ دادم:

ــ و تأسف بیشتر از این است که اگر این حادثه پیش نمی‌آمد، الان ما به هدف رسیده و در راه بازگشت بودیم.

گفت:

ــ من هرگز با شما مخالفت نمی‌کنم ولی منظورتان از رسیدن به هدف این است که هموطنان را یافته بودیم؟

ــ شاید.

ــ ولی من باور نمی‌کنم، با آنکه این مهمترین و حتی تنها هدف کشتیرانی ما در میان اقیانوس قطبی بود...

ــ تنها... در ابتدا، بله... ولی بعد از افشاگری‌های دیرک پیترز دربارهٔ آرتور پیم...

ــ آه! شما این را جدی می‌گیرید آقای جئورلینگ، مثل خود دیرک پیترز ساده‌لوح؟

ــ همیشه، هارلیگرلی... افسوس که حادثه‌ای رقت‌بار ما را سربزنگاه با ناکامی مواجه کرد...

ــ شما دچار خیالبافی شده‌اید که فکر می‌کنید سربزنگاه ناکام مانده‌اید.

ــ چرا که نه؟

ــ باشد. ولی در هر حال، به گل نشستن فوق‌العاده‌ای بود، به جای گیرافتادن در خاک‌وگل یک برجستگی کف دریا، آمدیم درهوا پهلو گرفتیم!

ــ بنابراین حق دارم بگویم که در شرایط فلاکت‌باری هستیم!
ــ فلاکت‌بار، بدون تردید! ولی به عقیدهٔ من باید درس عبرت بگیریم!
ــ چه درس عبرتی؟
ــ اینکه نباید در مناطقی چنین دور به دنبال ماجراجویی بود. من معتقدم که خالق، بالا رفتن تا انتهای قطب‌های زمین را برای مخلوقاتش ممنوع کرده است...
ــ و با وجود این، این انتها اکنون فقط شصت میل با ما فاصله دارد...
ــ موافقم آقای جئورلینگ. وقتی ما وسیله‌ای برای عبور از این فاصله نداریم، چه شصت میل و چه هزار میل... و اگر موفق نشویم که هالبران را به آب بیندازیم محکوم به گذراندن زمستانی در این منطقه هستیم که نصیب هیچ خرس قطبی نشود!
من فقط با تکان دادن سر پاسخش را دادم که حتماً برایش قابل درک بود. پس از مکثی کوتاه بوسمن گفت:
ــ می‌دانید من غالباً به چه فکر می‌کنم؟
ــ به چه فکر می‌کنی؟
ــ به جزایر کرگلن که هرگز به آن بر نخواهیم گشت. در فصل بدهوای آنجا فرقی با اینجا ندارد و به همین اندازه سرد است ولی آنجا در نزدیکی کیپ قرار دارد و اگر بخواهید، می‌توانید برای گرم شدن به آنجا بروید و یخکرانی وجود ندارد که راهتان را سد کند. در حالی که اینجا وسط این یخها فقط شیطان می‌تواند بیرون برود و آدمی نمی‌داند هرگز درِ بازی پیدا خواهد کرد...
ــ بدون حادثه اخیر همه چیز به پایان می‌رسید و ما هنوز شش هفته برای خروج از دریاهای جنوبگان فرصت داشتیم. به ندرت یک کشتی به اندازهٔ کشتی ما دچار بدبیاری می‌شود... بعد از بهره‌مندی از چنان شرایط مساعد، این یک بدشانسی واقعی است.

هارلیگرلی فریاد زد:

ــ آقای جئورلینگ، این شرایط تمام شد... من خیلی می‌ترسم...

ــ چی؟ تو هم بوسمن؟ تو که آن قدر اعتماد داشتی...

ــ اعتماد به چه درد می‌خورد آقای جئورلینگ! وقتی خود را با آتکینز مقایسه می‌کنم که در مهمانخانهٔ خود جای گرم و نرمی نشسته و ویسکی را مزه مزه می‌کند... به عقیدهٔ من، او معنی زندگی را بهتر فهمیده است...

ــ خیلی خوب، بوسمن، شما این آتکینز گرامی را خواهید دید، مهمانخانه او و جزایر کرگلن را هم خواهید دید!... به خاطر خدا، این قدر نومیدی به دل راه ندهید... اگر مرد مصمم و نیک‌اندیشی مثل شما تسلیم ناامیدی بشود...

ــ اگر فقط من بودم که چندان بد نبود!

ــ یعنی همهٔ کارکنان کشتی...

ــ بله و نه!... زیرا کسانی را می‌شناسم که اصلاً راضی نیستند...

ــ هیرن باز هم شروع به بدگویی و تحریک دوستانش کرده است؟...

ــ علناً نه... از وقتی که مواظبش هستم چیزی نه دیده‌ام و نه شنیده‌ام. به هر حال او می‌داند اگر دست از پا خطا کند چه چیزی در انتظار اوست. تصور می‌کنم دیگر اشتباه نمی‌کند. حقه‌باز رفتارش را عوض کرده است. ولی آنچه دیدنش در او مرا متعجب نمی‌کند در مارتین هالت برایم حیرت‌انگیز است...

ــ منظورت چیست؟

ــ به نظر می‌رسد که این دو خوب با هم کنار آمده‌اند! آنها را به دقت نگاه کنید... هیرن به سراغ مارتین هالت می‌رود، غالباً با او صحبت می‌کند و مارتین هالت نیز روی خوش به او نشان می‌دهد.

جواب دادم:

ــ من تصور می‌کنم مارتین هالت مردی نیست که به توصیه‌های او گوش بدهد و در صورتی که کارکنان را به شورش وا دارد دنبال او برود...

ــ قطعاً همین‌طور است ولی اصلاً خوشم نمی‌آید آنها را با هم ببینم... این هیرن، یک خطرناک بالفطره و بی‌وجدان است که مارتین هالت، آن قدر که لازم است از او حذر نمی‌کند!

ــ اشتباه می‌کند، بوسمن.

ــ و... آیا می‌دانید، یک روز که چیزهایی از صحبت‌هایشان به گوشم خورد، از چه چیزی حرف می‌زدند؟

ــ وقتی شما بگویید خواهم دانست...

ــ خیلی خوب. هنگامی که روی عرشه کشتی وراجی می‌کردند، شنیدم که از دیرک پیترز حرف می‌زدند. هیرن می‌گفت: «تو نباید از دیرک پیترز دلگیر باشی که جواب سلام تو را نمی‌دهد و حاضر نیست تشکر تو را بپذیرد... اگر چه آدم وحشی و بی‌ادبی است ولی فوق‌العاده شجاع است و این را وقتی تو را با به خطر انداختن جان خود از مرگ نجات داد ثابت کرد... بعلاوه فراموش نکن که او جزو کارکنان کشتی گرامپوس بود که برادر تو ند نیز، اگر اشتباه نکنم...»

با فریاد خفه‌ای گفتم:

ــ او این را گفت؟... او از گرامپوس نام برد؟

ــ بله. گرامپوس.

ــ و ند هالت؟...

ــ دقیقاً. آقای جئورلینگ!

ــ و مارتین هالت چه جواب داد؟

ــ او جواب داد: «برادر بدبخت من... حتی نمی‌دانم در چه شرایطی مرده!... آیا هنگام شورش در عرشهٔ کشتی؟ او مرد شجاعی بود و نمی‌توانست به ناخدایش خیانت کند... شاید به قتل رسیده؟»

ــ آیا هیرن پافشاری کرد؟

ــ بله... او افزود: «این امر برای تو غم‌انگیز است استاد هالت! تا آنجا که من شنیده‌ام، ناخدای گرامپوس با دو یا سه ملوان در یک قایق بدکی رها شده... کسی چه می‌داند، شاید برادر تو هم با او بوده؟...»

ــ و بعد؟

ــ بعد، افزود: «آیا به‌فکرت نرسیده که‌از دیرک‌پیترز کسب اطلاع کنی؟»

مارتین هالت جواب داد:

ــ چرا، یکبار از دیرک پیترز سؤال کردم ولی هرگز مردی را در چنین حال درماندگی ندیده بودم. جواب داد: «نمی‌دانم! نمی‌دانم!» و با عجله، در حالی که صورتش را در میان دست‌هایش پنهان کرده بود از من دور شد. صدایش به قدری آهسته و گنگ بود که به زحمت شنیدم.

ــ از صحبت‌های آنها فقط همین را شنیدی؟

ــ بله... و به قدری به نظرم عجیب آمد که خواستم شما را در جریان بگذارم.

ــ و خودت چه نتیجه از آن گرفتی؟

ــ هیچ، جز اینکه هیرن را مرد خبیثی از بدترین نوع بدانم که می‌تواند پنهانی روی نقشه شومی کار کند که می‌خواهد مارتین هالت را در آن شرکت دهد.

در واقع، موضع جدید هیرن چه معنی داشت؟... چرا می‌خواست با مارتین هالت که یکی از بهترین ملوانان قدیمی کشتی بود رابطه برقرار کند؟ چرا ماجرای کشتی گرامپوس را به یاد او می‌آورد؟ آیا هیرن چیزهایی بیشتر از دیگران دربارهٔ دیرک پیترز و ند هالت می‌دانست؟ رازی که دیرک پیترز و من خیال می‌کردیم تنها ما از آن باخبریم.

این مسأله باعث نگرانی شدید من شد. با وجود این تصمیم گرفتم چیزی به دیرک پیترز نگویم. نمی‌دانستم و نمی‌توانستم حدس بزنم که این هیرن خبیث

ـ آن طور که هارلیگرلی می‌نامید ـ چه اطلاعاتی دربارهٔ گرامپوس و سرنوشت کارکنان آن داشت.

و با حرف زدن از ند به برادرش مارتین هالت چه نقشه‌ای را دنبال می‌کرد. با آنکه به نظر می‌رسید کارکنان کشتی هر گونه فکر شورش را کنار گذاشته‌اند ولی مراقبت شدیدی از آنها و به خصوص هیرن به عمل می‌آمد.

به هر حال، در آنچه مربوط به هالبران می‌شد، اوضاع داشت رو به راه می‌شد.

دو روز بعد، کارها به پایان رسیده بود. تعمیرات بدنهٔ کشتی را تمام کرده بودند و بستری را که برای لغزاندن کشتی تا دریا لازم بود کنده بودند. در این زمان یخ در سطح بالایی کوه یخ نرمتر شده بود و کندن شیار به تلاش زیادی با تیشه و کلنگ احتیاج نیافت. بستر به صورت مایل دیوارهٔ غربی کوه یخ را دور می‌زد به طوری که شیب خیلی تندی به وجود نیاورد. با طناب‌های نگهدارنده‌ای که به درستی کار گذاشته می‌شد، ظاهراً کار لغزاندن کشتی تا آب باید بدون تولید هیچ خسارتی، انجام می‌پذیرفت. من می‌ترسیدم بالا رفتن دمای هوا این لغزاندن در روی شیار بستر را با اشکال مواجه کند.

بدیهی است که بارهای انبار، دکل‌ها، لنگرها، زنجیرها، بادبان‌ها و طناب‌ها به کشتی برگردانده نشده بود و با وجود این بدنهٔ کشتی هنوز خیلی سنگین بود و باید باز هم تا آنجا که امکان داشت سبکتر می‌شد. وقتی کشتی روی آب قرار می‌گرفت، تجهیز آن چند روز بیشتر طول نمی‌کشید.

در بعدازظهر روز ۲۸ ژانویه، آخرین اقدامات انجام شد. لازم بود که داخل بستر در چند محلی که یخ‌ها آب شده بود از پهلو تقویت می‌شد. سپس، از ساعت ۴ بعدازظهر به همه استراحت داده شد. ناخدا لن‌گی جیرهٔ غذایی کارکنان را دو برابر کرد و ویسکی و شراب بین آنها توزیع نمود چون در عرض این هفته همه به سختی کار کرده بودند.

آن شب یکی از گرمترین شب‌هایی بود که ما گذرانده بودیم. میزان‌الحراره ۵۳ درجه فارنهایت (۱۱/۶۷ سانتی‌گراد) را نشان می‌داد و چون خورشید شروع به نزدیک شدن در افق کرده بود، یخ شروع به ذوب شدن کرد و هزاران جوی باریک از همه طرف سرازیر شد.

سحرخیزترین‌ها ساعت ۴ صبح بیدار شدند که من هم از آنها بودم. عملیات آب‌اندازی کشتی باید ساعت ۱۰ صبح آغاز می‌شد و این تأخیر از روی کمال احتیاط بود. ناخدا لن‌گی امیدوار بود که عملیات پیش از پایان روز تمام خواهد شد. هیچ کس تردید نداشت که با رسیدن شب کشتی لااقل در پایین کوه یخ خواهد بود.

بدیهی بود که همه باید به این عملیات سخت کمک می‌کردیم. برای هر کس وظیفه‌ای تعیین شده بود که باید انجام می‌داد. عده‌ای برای تسهیل لغزیدن کشتی روی لوله‌های چوبی، در صورتی که کمک لازم می‌شد. عده‌ای دیگر، برعکس، برای تعدیل حرکت لغزش، اگر فرود کشتی سرعت می‌گرفت، به کمک طناب‌هایی که برای کند کردن حرکت تعبیه شده بود.

صرف صبحانه در زیر چادرها ساعت ۹ صبح تمام شده بود و ملوان‌های ما، همه مطمئن، آخرین جام را به افتخار موفقیت عملیات سر کشیدند و ما، کمی پیش از موقع، برایشان هورا کشیدیم. تدابیر لازم با چنان دقت و ظرافتی توسط ناخدا لن‌گی و معاونش اتخاذ شده بود که موفقیت عملیات آب‌اندازی محرز به نظر می‌رسید.

بالاخره بلند شدیم تا اردو را ترک کنیم و سر پست‌های خود برویم. عده‌ای از ملوانان قبلاً رفته بودند. در همین هنگام، فریادهایی از حیرت و وحشت طنین‌انداز شد...

چه منظرهٔ هراس‌انگیزی! با وجود اینکه بسیار سریع اتفاق افتاد ولی چه اثر فراموش نشدنی از وحشت بر قلب و روح ما باقی گذاشت!

یک قطعهٔ بزرگ یخ که تکیه گاه زیر حفره‌ای را تشکیل می‌داد که هالبران در آن گیر کرده و معلق مانده بود، در اثر آب شدن یخ‌های پایه‌اش تعادل خود را از دست داده، کنده شده و به پایین غلتیده بود.

یک لحظهٔ بعد، کشتی ما که دیگر به جایی بند نبود، روی شیب پهلویی کوه یخ به پایین لغزید.

دو تن از ملوانان، راجرز و گراتیان، روی عرشه و جلوی کشتی بودند. این بدبخت‌ها بیهوده کوشیدند از روی نرده‌ها به بیرون بپرند ولی وقت پیدا نکردند و در سقوط وحشتناک بدنهٔ کشتی به پایین کشیده شدند...

بله! من این منظره را دیدم!... من کشتی را دیدم که سرنگون شد، ابتدا روی پهلوی چپ غلتید، یکی از اجیرشدگان را که در کنار کشیدن تأخیر کرده بود زیر گرفت و کشت و آنگاه از روی یخپاره‌های کنارهٔ کوه یخ پرید و سپس در خلاء رها شد...

یک ثانیهٔ بعد، هالبران با بدنهٔ متلاشی شده و اعضای شکسته در پای کوه یخ در دریا فرو رفت و فواره‌ای از آب از محل غرق شدن آن بیرون جست.

۹

چه باید کرد؟

گیج و منگ!... بله! پس از آنکه کشتی مثل تخته سنگی در بهمن سقوط کرد و در ته دریا ناپدید شد، همه گیج و منگ باقی ماندیم!... از هالبران ما هیچ چیز، حتی یک تکه چوب باقی نمانده بود. یک لحظه در هوا معلق شد و بعد در عمق آب فرو رفت!... چنان گیج شده بودیم که حتی نمی‌توانستیم به خطرات آینده فکر کنیم.

آنچه به دنبال این حادثه آمد، درماندگی و بیرمقی عمومی بود. نه حرکتی از کسی دیده می‌شد و نه فریادی بلند شد. همه بی‌حرکت روی یخ‌ها میخکوب شده بودیم. وحشت این وضع را با هیچ بیانی نمی‌توان توصیف کرد.

من به‌سوی جیم وست، معاون ناخدا، برگشتم‌ودیدم که وقتی کشتی در عمق دریا فرو رفت، دانه‌های درشت اشک از چشمانش سرازیر شد. کشتی هالبران که آن‌همه‌دوستش‌داشت‌نابودشده‌بودواین‌مردنیرومنددرسوگ‌آن می‌گریست.

سه نفر از مردان ما مرده بودند و با چه وضع اسفباری! راجرز و گراتیان، دو تن از وفادارترین ملوانان ما، همراه کشتی در دریا غرق شده بودند و یک نفر از اجیرشدگان فالکلند، یک آمریکایی، سر راه کشتی قرار گرفته و زیر بدنهٔ سنگین آن خرد شده بود. سه قربانی جدید برای ثبت در فهرست مردگان این سفر شوم!

و چون این لحظه بهت و حیرت گذشت، هیاهو و فریادهای ناامیدی از همه طرف بلند شد که پیامد طبیعی این بدبختی لاعلاج بود... خیلی‌ها می‌گفتند که کاش مثل راجرز و گراتیان، در داخل کشتی بودند و با آن در اعماق دریا فرو می‌رفتند و از این فلاکت رها می‌شدند. این سفر بی‌معنی جز مرگ و نابودی سرانجامی نخواهد داشت.

بالاخره غریزهٔ صیانت نفس غلبه کرد و جز هیرن، که در کناری ساکت ایستاده بود، رفقایش فریاد زدند:

ـــ به سوی قایق یدک!... به سوی قایق!

این تیره‌بختان دیگر بر خود مسلط نبودند. وحشت آنها را گمراه کرده بود. آنها به سوی حفره‌ای که بعد از تخلیهٔ کشتی قایق یدکی را در آن پنهان کرده بودیم حرکت کردند. این قایق تنها وسیلهٔ نجات ما بود که کفایت حمل همه‌مان را هم نمی‌داد.

ناخدا لن‌گی و جیم وست از اردو بیرون آمدند. من و بوسمن هم به آن دو

پیوستیم. ما مسلح بودیم و تصمیم داشتیم از سلاح خود استفاده کنیم. نباید می‌گذاشتیم این دیوانه‌های خشم آن را تصاحب کنند... این قایق از آن کسی نبود بلکه به همهٔ ما تعلق داشت!...

ناخدا لن‌گی فریاد زد:

ــ ملوان‌ها، اینجا!

جیم وست تکرار کرد:

ــ اینجا! یک نفر پا جلوتر بگذارد شلیک می‌کنم!

هر دو، با تپانچه آنها را تهدید می‌کردند... بوسمن نیز تفنگش را به طرف آنها نشانه رفته بود. من هم تفنگ دولولم را آماده در دست داشتم.

بیهوده بود!... این دیوانه‌ها چیزی نمی‌شنیدند، نمی‌خواستند هیچ چیز بشنوند. یکی ازآنها، درلحظه‌ای که‌ازآخرین برجستگی کوه‌یخ می‌گذشت، به ضرب گلولهٔ جیم وست افتاد. دست‌هایش نتوانستند برآمدگی‌های دیوارهٔ کوه یخ را بچسبند، بر شیب آن لغزید و در دریا سقوط کرد...

آیا این سرآغاز یک قتل عام بود؟ آیا دیگران نیز در این محل خود را به کشتن خواهند داد؟...

آیا کارکنان قدیمی هم به جدیدی‌ها خواهند پیوست؟...

در این لحظه، متوجه بودم که هاردی، مارتین هالت، فرانسیس، باری و اشترن از اینکه در کنار ما قرار گیرند تردید دارند در حالی که هیرن چند قدم دورتر، بی‌حرکت ایستاده بود و از هر گونه اشارهٔ تشویق‌کننده به شورشیان خودداری می‌کرد.

به هر حال، نمی‌توانستیم به آنها اجازه بدهیم که قایق را تصاحب کنند و ده دوازده نفری سوار آن بشوند و بروند و ما را روی این کوه یخ، بدون هر گونه امکان راه‌یابی به دریا رها کنند.

و چون آنها در اوج وحشت، بی‌اعتنا به خطر و بدون توجه به تهدیدهای ما



دیرک پیترز نزدیک‌ترین آنها را از کمرش گرفت.

نزدیک بود قایق را به دست بیاورند، تیر دومی که از تفنگ بوسمن شلیک شده بود، به یکی دیگر از ملوان‌ها خورد که افتاد و در جا مرد در حالی که قلبش سوراخ شده بود.

یک آمریکایی و یک نوجوانی، از میان جدی‌ترین هواداران هیرن کم شده بود.

در این اثنا، مردی جلوی قایق قدعلم کرد. این دیرک پیترز بود که از دیوارهٔ مقابل خود را بالا کشیده بود.

او یک دستش را روی چوب بند جلوی قایق گذاشت و با دست دیگر به شورشیان اشاره کرد که به او نزدیک نشوند. با بودن دیرک پیترز در آنجا، نیازی به استفاده از سلاح نداشتیم. او به تنهایی برای دفاع از قایق یدک کافی بود.

و چون پنج ـ شش نفر از ملوان‌ها جلوتر رفتند، او به سوی آنها حمله کرد و نزدیکترینشان را از کمرش گرفت، بلند کرد و انداخت که در ده قدمی روی زمین غلتید و چون نتوانست دستش را به جایی بند کند، غلت‌زنان روی یخ‌ها سرازیر شد ولی هیرن بین راه او را گرفت.

بر اثر دخالت دیرک پیترز، شورش یکباره خوابید. بعلاوه ما و ملوانان ما، که بر تردیدشان فایق آمده بودند، نزدیک قایق رسیدیم. شورشیان از لحاظ تعداد بر ما برتری داشتند.

ناخدا لن‌گی با چشمانی لبریز از خشم فرارسید. جیم وست نیز همراهش بود. جیم وست مثل همیشه آرام و خونسرد بود.

ناخدا چند لحظه‌ای ساکت ماند ولی آنچه راکه زبانش نمی‌توانست بگوید، چشمانش می‌گفت. بالاخره با صدایی ترسناک فریاد زد:

ــ من باید با شما مثل تبهکاران رفتار کنم ولی نمی‌خواهم شما را جز به عنوان فریب‌خورده و گمراه شده تلقی کنم. این قایق مال کسی نیست، مال همه ماست... این تنها وسیلهٔ نجات ماست و شما خواستید آن را بدزدید... نامردانه بدزدید! آنچه راکه برای آخرین بار تکرار می‌کنم خوب گوش کنید!... این قایق یدکی هالبران، اینک خود هالبران است و من ناخدای آن هستم... وای به حال کسی که نخواهد از من اطاعت کند!

ناخدا لن‌گی هنگام ادای کلمات آخر هیرن را نگاه می‌کرد که جملهٔ آخرش

مثل ضربه‌ای مستقیم او را هدف قرار داده بود. با آنکه هیرن در صحنهٔ آخر علناً حضور نداشت، ولی همه به روشنی می‌دانستیم که او رفقایش را برای تصرف قایق تحریک و تشویق کرده است.

ناخدا گفت:

ــ همه به اردو برگردید! و تو، دیرک پیترز همین جا بمان!

دیرک پیترز به جای هر جوابی سر گنده خود را تکان داد و سر پست خود مستقر شد.

خدمهٔ کشتی بدون کوچکترین مقاومتی به اردو برگشتند. عده‌ای روی بسترهایشان دراز کشیدند و دیگران در اطراف پراکنده شدند. هیرن نه به آنها پیوست و نه به سراغ مارتین هالت رفت.

اکنون که ملوان‌ها دست از خشونت برداشته بودند، دیگر کاری نبود جز اینکه اوضاع بدتر از بدمان را بررسی کنیم و راهی برای خروج از این وضع بیابیم.

ناخدا لن‌گی، ستوان و بوسمن برای مشورت گرد آمدند، من هم به آنها پیوستم. ناخدا لن‌گی گفت:

ــ ما از قایق خود دفاع کردیم و باز هم دفاع خواهیم کرد.

جیم وست گفت:

ــ تا دم مرگ!

گفتم:

ــ از کجا معلوم به زودی مجبور نشویم سوار آن بشویم؟

ناخدا ادامه داد:

ــ در این صورت، چون همه در آن جا نمی‌گیریم، مجبور خواهیم شد قرعه بکشیم و قرعه تعیین خواهد کرد که چه کسانی باید بروند. من نخواهم خواست که با من غیر از دیگران رفتار شود.

بوسمن گفت:

ــ هنوز کارمان به آنجا نکشیده... کوه یخ محکم است و خطر آب شدن آن تا زمستان وجود ندارد.

جیم وست تصدیق کرد:

ــ نه!... در این باره جای نگرانی نیست... فقط مواظب قایق باشیم... و مواظب مواد غذایی...

هارلیگرلی گفت:

ــ خوشبختانه آنها را جای امنی گذاشته‌ایم... طفلکی هالبران، که مثل خواهرش جین در این دریاها خواهد ماند!

ناخدا لن‌گی گفت:

ــ تو حق داری جیم... ما باید مانع از غارتگری اجیرشدگان بشویم. آذوقهٔ ما برای بیش از یک سال کفایت می‌کند بی‌آنکه آنچه را که از صید به دست می‌آید به حساب بیاوریم.

ستوان گفت:

ــ در این مورد تدابیری خواهم اندیشید.

پرسیدم:

ــ یعنی احتمال دارد مجبور شویم زمستان را روی این کوه یخ بگذرانیم؟

ناخدا لن‌گی جواب داد:

ــ خدا ما را از یک چنین احتمال وحشتناکی حفظ کند!

بوسمن گفت:

ــ اگر هم مجبور شدیم، از آن جان بدر می‌بریم آقای جئورلینگ! پناهگاه‌هایی در یخ می‌کنیم تا بتوانیم سختی‌های سرمای قطبی را تحمل کنیم. برای رفع گرسنگی نیز چیزهایی خواهیم داشت.

ــ ولی پیش از آنکه در تدارک استقرار زمستانی برای هفت تا هشت

ماه باشیم آیا بهتر نخواهد بود در صورت امکان این کوه یخ را ترک گوییم؟

در برابر این سؤال، ناخدا لن‌گی و ستوان جیم وست مدتی سکوت کردند و سپس ناخدا گفت:

ــ بله!... این بهترین کار خواهد بود. و اگر قایق ما ظرفیت همهٔ ما به‌اضافهٔ آذوقه برای سه چهار هفته را داشت، من بدون تردید همین الان برای رفتن به شمال قایق را به دریا می‌انداختم...

یادآور شدم:

ــ ولی ما مجبور خواهیم شد برخلاف باد و بر خلاف جریان آب قایقرانی کنیم و قایق ما مشکل بتواند در این کار موفق بشود در حالی که اگر به سوی جنوب ادامه دهیم...

ناخدا تکرار کرد:

ــ به سوی جنوب؟

و چنان نگاهم کرد که گویی می‌خواست تا اعماق فکرم را بخواند.

گفتم:

ــ چرا نه؟... اگر کوه یخ متوقف نشده بود، ما را در این وضع به خشکی می‌رساند و کاری را می‌کرد که قایق نمی‌تواند بکند.

جیم وست سکوت را حفظ کرد و ناخدا در حالی که سر تکان می‌داد جوابی نداد. هارلیگرلی گفت:

ــ خوب! کوه یخ ما بالاخره لنگر خواهد کشید! این که مثل جزایر فالکلند یا کرگلن به ته دریا نچسبیده است. پس، مطمئن‌ترین کار این است که منتظر بمانیم برای اینکه قایق نمی‌تواند ما بیست و سه نفر را حمل کند.

من مصرانه گفتم:

ــ ضرورتی ندارد که هر بیست و سه نفر سوار قایق شوند. کافی است پنج یا

شش نفر از ما برای شناسایی به دریا بروند... دوازده تا پانزده میل به سمت جنوب...

ناخدا تکرار کرد:

ــ به سمت جنوب؟

ــ بی‌شک ناخدا! شما می‌دانید که همهٔ جغرافی‌دانان تصدیق می‌کنند که منطقهٔ جنوبگان از یک قاره تشکیل شده است...

ستوان جیم وست به سردی گفت:

ــ جغرافی‌دانان از قطب جنوب هیچ چیز نمی‌دانند و هیچ چیز نمی‌توانند بدانند!

گفتم:

ــ بنابراین، آیا حیف نیست ماکه این قدر به آن نزدیک هستیم، سعی نکنیم مسألهٔ قطب جنوب را حل کنیم؟

فکر کردم، دستکم در این لحظه، نباید بیشتر از این اصرار کنم.

معذالک، اعزام تنها قایق‌مان برای اکتشاف خطراتی داشت. ممکن بود جریان آب آن را خیلی دور ببرد و یا وقتی برمی‌گردد ما را پیدا نکند. اگر کوه یخ از آنجاکه چسبیده بود جدا می‌شد و دوباره به راه می‌افتاد، سرنشینان قایق چه می‌شدند؟

بدبختی اینجا بود که قایق یدکی برای حمل همهٔ ما و آذوقهٔ کافی برای این عده بسیار کوچک بود. از قدیمی‌ها به اضافهٔ دیرک پیترز، ده نفر مانده بود و جدیدی‌ها سیزده نفر بودند که جمعاً می‌شدیم بیست و سه نفر... گنجایش قایق حداکثر یازده تا دوازده نفر بود. بنابراین یازده نفر دیگر باید روی این جزیرک یخی باقی می‌ماندند... یازده نفری که قرعه تعیین می‌کرد. سرنوشت آنها چه می‌شد؟

در این باره هارلیگرلی نظری داشت که قابل تعمق بود. او می‌گفت:

«من نمی‌دانم، آیا آنها که سوار قایق خواهند شد خوش‌اقبال‌تر از آنهایی خواهند بود که سوار نمی‌شوند... و آن قدر در این مورد تردید دارم که با کمال میل جایم را به هر کسی که بخواهد واگذار خواهم کرد!»

شاید حق با بوسمن بود. ولی من وقتی درخواست استفاده از قایق را پیش کشیدم فکرم فقط این بود که اطراف کوه یخ را شناسایی کنیم. سرانجام، به عنوان نتیجه گیری، تصمیم بر این شد که مقدمات گذراندن زمستان را بر روی این کوه یخ، حتی اگر هم شروع به حرکت کند، تدارک ببینیم.

هارلیگرلی گفت:

ــ قبولاندن آن به ملوانان سخت خواهد بود!

جیم وست گفت:

ــ کاری که لازم است باید کرد! از همین امروز، همه به کار!

روزی که کارهای تدارکاتی شروع شد، روز غم‌انگیزی بود.

تنها کسی که بدون گله و شکایت تسلیم شد، اندیکوت آشپز بود. به عنوان سیاه‌پوستی که کمتر نگران آینده است، به راحتی سرنوشت خود را پذیرفت. بعلاوه، وقتی بناست آشپزی کند، چه‌اینجا و چه آنجا، مهم این است که اجاقش در گوشه‌ای مستقر شود. و با آن خندهٔ پهن خود به دوستش بوسمن گفت:

ــ خوشبختانه آشپزخانه من با کشتی ته دریا نرفته است و اگر آذوقه کم نیاورم، خواهی دید که غذاهای من به همان خوبی داخل کشتی خواهد بود.

بوسمن جواب داد:

ــ آذوقه به این زودی‌ها تمام نمی‌شود... آنچه ما باید ازش بترسیم گرسنگی نیست بلکه سرماست... سرمایی که اگر یک لحظه از پایکوبی بایستی تبدیل به یک تکه یخت می‌کند... سرمایی که پوستت را مثل پوست طبل به صدا در می‌آورد و جمجمه‌ات را می‌ترکاند! ما هنوز چند صد تنی ذغال داریم ولی این فقط برای جوش آوردن دیگ کفایت می‌کند...

ــ و دیگ مقدس است! دست زدن به آن ممنوع! آشپزخانه قبل از هر چیز!
ــ ای شیطان سیاه! برای همین است که هرگز به فکر گله و شکایت نیستی چون همیشه مطمئنی که دست و پایت را در آتش اجاقت گرم خواهی کرد.
ــ چه می‌خواهی بوسمن. آدم یا رئیس آشپزخانه هست یا نیست. وقتی هست ازش بهره می‌گیرد. من می‌توانم جای کوچکی برای تو در برابر اجاقم نگهدارم.
ــ خوب است... خوب است، اندیکوت! ولی هر کسی نوبت خود را خواهد داشت... بدون امتیاز دادن به کسی، حتی به یک بوسمن... فقط تو به بهانهٔ اینکه باید سوپ را هم بزنی این امتیاز را داری... روی هم رفته بهتر است که آدمی از گرسنگی ترسی نداشته باشد... سرما را هم می‌توان تحمل کرد و هم باش جنگید... سوراخ‌هایی در کوه یخ خواهیم کند... و در آن خواهیم چپید... اصلاً چرا در یک منزل مشترک ساکن نشویم؟... در یک غار که با ضربات گلنگ خواهیم ساخت؟... می‌توانم بگویم که یخ گرما را حفظ می‌کند... اگر حرارت بدن ما را حفظ کند، چیز بیشتری ازش نمی‌خواهم!

*

وقت برگشتن به اردو و دراز کشیدن روی بسترها فرارسیده بود.
دیرک پیترز، که حاضر نبود نگهبانی را ترک کند، در پست مراقبت از قایق مانده بود و کسی هم به فکر گرفتن این پست از او نبود.
ناخدا لن‌گی و جیم وست فقط پس از آنکه مطمئن شدند هیرن و رفقایش در جای همیشگی خود هستند، به زیر چادرها برگشتند.
من هم به نوبهٔ خود برگشتم و خوابیدم.
چند ساعت خوابیده بودم و چه ساعتی بود، نمی‌دانم. به دنبال یک تکان شدید و ناگهانی کوه یخ، روی زمین غلتیدم.
چه اتفاقی افتاده بود؟ آیا کوه یخ دوباره معلق زده بود؟

در عرض یک ثانیه همه سر پا و سپس بیرون از چادرها بودیم، در روشنایی کامل آن شب قطبی...

توده یخ شناور دیگری، با ابعاد عظیم، با کوه یخ ما تصادم کرده بود و کوه یخ ما، به قول دریانوردان «لنگر برداشته بود» و به سوی جنوب به راه افتاده بود.

۱۰

اوهام

اوضاع به طور ناخواسته‌ای تغییر کرده بود. این جا به جا شدن غیرمنتظره چه عواقبی خواهد داشت؟... بعد از آنکه مدتی در نقطه‌ای بین ۳۹ درجهٔ نصف‌النهاری و ۸۹ درجهٔ مداری ساکن ماندیم، اینک جریان آب ما را به سوی قطب پیش می‌راند. احساس شادمانی اولیه بلافاصله جای خود را به وحشت از دنیای ناشناخته داد... و چه دنیای ناشناخته‌ای!

شاید تنها دیرک پیترز از اینکه دوباره راهی را در پیش گرفته بودیم که او ردپای پیم بیچاره‌اش را با سماجت در آن جستجو می‌کرد آشکارا خوشحال بود... ولی همکاران او خدا می‌داند چه افکاری داشتند!

در واقع، ناخدا لن‌گی دیگر امیدی به یافتن هموطنانش نداشت. شکی نبود که ویلیام گی و پنج ملوانش هشت ماه پیش در جزیرهٔ تسالال رها شده‌اند... ولی بعداً به کجا پناه برده‌اند؟... در مدت سی و پنج روز، ما مسافتی قریب چهارصد میل را گشته‌ایم بی‌آنکه چیزی کشف کنیم. اگر هم به قارهٔ قطبی رسیده باشند که برایش وسعتی معادل یکهزار فرسنگ فرض کرده‌اند، ما کجای این منطقهٔ وسیع را محل جستجوی خود قرار خواهیم داد؟... و اگر

این انتهای محور زمین در آب فرو رفته باشد، آنها آیا تاکنون در اعماق این دریا غرق نشده‌اند؟ دریایی که به زودی گنبدی از یخ آن را خواهد پوشاند...

با از دست رفتن همهٔ امیدها، وظیفه به ناخدا لن‌گی حکم می‌کرد که کارکنان کشتی‌اش را پیش از شروع زمستان و یخبندان قطبی از این منطقه خارج و به سوی شمال هدایت کند. ولی اکنون ما به سوی جنوب حمل می‌شدیم...

به یک نکتهٔ دیگر نیز باید توجه می‌کردیم: اگرچه دیگر کشتی یخپارهٔ ما به گل ننشسته بود ولی خطر گذراندن زمستانی طولانی در جنوبگان منتفی نشده بود چون باید از شانس برخورد با کشتی‌های صید نهنگ که در این فصل بین جزایر آرکنی، نیوجورجیا و ساندویچ به صید می‌پردازند، چشم می‌پوشیدیم.

در پی تصادمی که کوه یخ ما را به راه انداخت، تعدادی از اشیای هالبران از جمله دکل‌ها، توپ‌ها، لنگرها و زنجیرها به دریا ریختند ولی خوشبختانه آذوقه و ذخیرهٔ غذایی‌مان را روز پیش در محل مطمئن جا داده بودیم و چیزی از آنها کم نشد.

محاسبات و بررسی‌های ناخدا لن‌گی نشان داد که کوه یخ ما به سوی جنوب شرقی در حرکت است و بنابراین در جهت جریان آب تغییری حاصل نشده بود. دیگر یخپاره‌های شناور نیز در همین مسیر حرکت می‌کردند که یکی از همان‌ها به دیوارهٔ شرقی کوه یخ ما برخورده بود. در حال حاضر، دو کوه یخ یکی شده بودند و با سرعتی معادل دو میل در ساعت جا به جا می‌شدند.

قابل توجه این بود که جریان آب، پس از عبور از یخکران به طور ثابت آب‌های این دریای آزاد را به سوی قطب جنوب پیش می‌راند. اگر خشکی وسیعی در قطب وجود داشته باشد آیا این جریان آب آن را دور می‌زند و یا تنگهٔ وسیعی آن را دو بخش کرده و راهی برای جریان آب و توده‌های شناوری که بر سطح آن حمل می‌شوند باز کرده است. به زودی این نکته برای

ما روشن می‌شد. با سرعت ساعتی دو میل، سی ساعت برای رسیدن به این نقطهٔ محوری که نصف‌النهارها در آن به هم تلاقی می‌کنند، کافی خواهد بود.

اینکه آیا جریان آب خود به قطب می‌رسید و یا یک خشکی وجود داشت که باید در آن پیاده می‌شدیم، سؤال دیگری بود که وقتی با هارلیگرلی در میان گذاشتم گفت:

ــ اگر جریان به قطب برسد ما هم به آنجا خواهیم رسید و اگر نرسد ما هم نخواهیم رسید!... ما دیگر اختیار آن را نداریم که هر جا دلمان خواست برویم... کوه یخ یک کشتی نیست و چون نه بادبان دارد و نه سکان، هر جا که جریان آب ببرد می‌رود!

ــ متوجه هستم... به همین دلیل فکر می‌کنم که اگر دو یا سه نفر سوار قایق بشوند...

ــ هنوز هم به این فکر هستید... شما دست از این قایق برنمی‌دارید!

ــ نه... زیرا بالاخره یک خشکی در جایی وجود دارد... و آیا ممکن نیست آدم‌های کشتی جین...

ــ در آن پیاده شده باشند... در چهار صد میلی جزیرهٔ تسالال؟

ــ چرا نه هارلیگرلی؟

ــ باشد! ولی اجازه بدهید بگویم که این استدلال شما فقط وقتی جا خواهد داشت که زمینی دیده شود. آن وقت ناخدای ما خواهد دید که با توجه به تنگی وقت چه کاری باید بکند. ما نمی‌توانیم در این مناطق معطل شویم و چون کوه یخ ما را به فالکلند یا سواحل کرگلن نمی‌برد، چه اهمیتی دارد که به کدام زمین خشکی برسیم؟ مهم این است که پیش از آنکه زمستان مدار قطبی را غیرقابل عبور سازد از آن گذشته باشیم!

باید قبول کنم که این سخنان هارلیگرلی واقع‌بینانه بود.

در حالی که کارهای تدارکاتی، طبق دستور ناخدا لن‌گی و تحت نظارت

معاونش انجام می‌شد، من بارها به قلهٔ کوه یخ صعود کردم و در حالی که در بلندترین نقطهٔ آن نشسته بودم، با دوربین دریایی به تماشای افق پرداختم. گاه به گاه خط دایره‌ای افق با عبور یک کوه یخ شناور قطع می‌شد و یا پشت قطعه‌ای ابر غلیظ پنهان می‌گردید. از آنجایی که من می‌نشستم، در یک ارتفاع یک صد و پنجاه پایی از سطح دریا، برد نگاهم را بیش ۱۲ میل تخمین می‌زدم، ولی اثری از کرانه در انتهای آسمان دیده نمی‌شد.

ناخدا لن‌گی دوبار خود را تا این قله کشاند تا ارتفاع را بسنجد.

نتیجه‌ای که در روز ۳۰ ژانویه به دست آمد این ارقام را نشان می‌داد:

طول ۶۷ درجه و ۱۹ دقیقهٔ باختری.

عرض ۸۹ درجه و ۲۱ دقیقهٔ جنوبی.

که از این بررسی باید دو نتیجه گرفت: نخست اینکه پس از آخرین سنجش موقعیت ما در طول جغرافیایی، جریان ما را حدود ۲۴ درجه به سمت جنوب شرقی منحرف کرده بود. دوم اینکه کوه یخ فقط چهل میل با قطب جنوب فاصله داشت.

در این روز بخش عمدهٔ ذخیرهٔ غذایی و آذوقه به درون حفرهٔ وسیعی که بوسمن در ضلع شرقی کوه‌یخ کشف کرده بود، منتقل شد. در آنجا حتی اگر تصادم تازه‌ای پیش می‌آمد، صندوق و بشکه‌ها در امان خواهند بود. اجاق آشپزی هم با کمک اندیکوت و ملوانان بین دو تل‌یخی‌طوری مستقر شد که محکم سرپابماند. چندین تن ذغال نیز درنزدیکی آن انباشته شد.

این کارها بدون هیچ گله و شکایتی انجام گرفت. آشکار بود که کارکنان به دلخواه سکوت کرده بودند و چون این کارها هم ضروری و هم فوری بودند، آنها به طیب خاطر از ناخدا و معاونش اطاعت می‌کردند... ولی آیا به زودی دوباره نومیدی بر آنها غلبه نمی‌کرد و به مخالفت با ناخدا و معاونش برنمی‌خاستند؟ البته بوسمن، هاردی، احتمالاً مارتین هالت و دو سه نفر از



من دایم در حال تماشای افق بودم...

قدیمی‌ها قابل اعتماد بودند ولی دیگران و به خصوص اجیرشدگان فالکلند که پایانی برای این سفر شوم نمی‌دیدند، آیا دوباره به فکر تصاحب قایق یدک و فرار با آن نمی‌افتادند؟

به عقیدهٔ من تا وقتی که کوه یخ در حال حرکت بود، از این احتمال نباید می‌ترسیدیم چون سوار شدن به قایق نمی‌توانست با سرعت حرکت کوه یخ

هماهنگ شود. ولی اگر کوه یخ دوباره زمین‌گیر می‌شد و یا به کنار یک خشکی می‌رسید، این بدبخت‌ها برای گریز از وحشت زمستان قطبی چه کارها که نمی‌کردند!

سر ناهار، موضوع صحبت ما با ناخدا و جیم وست همین بود. آنها هم به همین عقیده بودند که تا زمانی که کوه یخ شناور در حرکت است، از طرف هیرن و رفقایش هیچ اقدامی صورت نمی‌گیرد. با وجود این لازم است که مراقبت حتی یک لحظه قطع نشود زیرا هیرن از اینکه پیوسته زیرنظر باشد بیزار است.

بعدازظهر، در وقت استراحتی که به کارکنان داده شده بود، گفت و گوی تازه‌ای با دیرک پیترز داشتم.

من در جای همیشگی خود در قلهٔ کوه یخ نشسته بودم در حالی که ناخدا لن‌گی و جیم وست به پای کوه یخ رفته بودند تا علامات روی خط اتصال کوه یخ و آب را بررسی کنند. آنها در هر ۲۴ ساعت دوبار باید این محل را بازدید می‌کردند تا تعیین کنند که آیا مقدار فرورفتگی کوه یخ در آب بیشتر شده است یا کمتر، یعنی آیا امکان دارد کوه یخ بر اثر تغییر مرکز ثقل یکبار دیگر معلق بزند و سر و ته شود؟

نیم ساعتی بود در جای خود نشسته بودم که دیدم دیرک پیترز به سرعت از شیب کوه بالا می‌آید.

آیا او هم می‌آید که به امید مشاهده خشکی افق را تا اعماق آن بکاود؟ و یا ـ به احتمال بیشتر ـ مایل است طرح جدیدی را دربارهٔ آرتور پیم با من در میان بگذارد؟

وقتی‌نزدیک من‌رسید، توقف‌کرد، بانگاهش‌دریای‌اطراف رادر جستجوی چیزی که من هم جسته و نیافته بودم، جست... چند دقیقه به همین حال ماند و چنان مشغول به نظر می‌رسید که از خودم پرسیدم: آیا مرا دیده است؟

سرانجام برگشت، به یک دیوارهٔ بخی تکیه داد و بی آنکه نگاهم کند به من گفت:

ـ آقای جئورلینگ، به خاطر دارید... در کابین شما، در هالبران... من ماجرای کشتی گرامپوس را برای شما تعریف کردم؟

به خاطر داشتم!... از آنچه دربارهٔ آن ماجرای وحشتناک که او قهرمان اصلیش بود برایم نقل کرده بود، هیچ چیز از خاطرم نرفته بود.

ادامه داد:

ـ به شما گفتم که اسم واقعی پارکر، ند هالت بود... برادر مارتین هالت...

پاسخ دادم:

ـ می‌دانم،دیرک پیترز... ولی چرادوباره‌به‌این موضوع غم‌انگیز برگشتی؟

ـ چرا، آقای جئورلینگ؟ آیا... آیا شما هرگز دربارهٔ آن چیزی به کسی نگفته‌اید؟

با تأکید گفتم:

ـ به هیچ کس!... چطور من باید این قدر بی‌شعور باشم، این قدر بی‌احتیاط باشم که راز شما را برملا کنم... رازی که هرگز نباید از دهان ما خارج شود... رازی که بین ما مرده و دفن شده است؟

دیرک پیترز زمزمه کرد:

ـ مرده... بله، مرده!... ولی، باور کنید... به نظرم می‌رسد که بین کارکنان، کسانی می‌دانند... باید آنها چیزهایی بدانند...

فوراً به یادم آمد که بوسمن از صحبت‌های هیرن با مارتین هالت چیزهایی شنیده بودکه مارتین هالت را تحریک می‌کرده دربارهٔ سرنوشت برادرش در کشتی گرامپوس از دیرک پیترز سؤال کند. آیا این راز جایی درز کرده است؟

گفتم:

ـ توضیح بیشتری بده!

ــ باور کنید، آقای جئورلینگ... بلد نیستم چطوری توضیح دهم... بله... دیروز، مارتین هالت مرا به کناری کشید، دور از دیگران... و گفت می‌خواهد با من حرف بزند.

ــ از گرابپوس؟

ــ از گرابپوس... بله... و از برادرش ند هالت!... برای‌اولین‌بار، اسم برادرش را مقابل من به زبان آورد... می‌دانید، ما سه ماه است با هم روی کشتی هستیم...

صدای ملوان دورگه چنان شکسته و نارسا بود که من به زحمت می‌شنیدم. ادامه داد:

ــ به نظرم می‌رسید که در ذهن مارتین هالت... نه! اشتباه نمی‌کنم... سوءظنی در ذهن او بود.

با فریاد گفتم:

ــ خوب حرف بزن دیرک پیترز... مارتین هالت چه پرسید؟

جواب داد:

ــ از من پرسید که آیا از ند هالت و از گرابپوس چیزی به خاطر دارم... آیا او در مبارزه با شورشیان و یا در غرق کشتی مرده است؟ آیا یکی از آنهایی بوده که با ناخدا بارنارد در دریا رها شده؟... و بالاخره آیا می‌توانم به او بگویم که برادرش چگونه مرده است؟... آه! چطوری... چطوری!

این کلمه را که نشانگر نفرت عمیق او از خودش بود، با چه وحشتی ادا می‌کرد...

ــ چه جوابی به او دادی؟

ــ هیچ... هیچ!

ــ باید تصدیق می‌کردی که برادرش در جریان غرق کشتی مرده است...

ــ نتوانستم... باور کنید... نتوانستم... دو برادر چقدر شبیه‌اند!... در مارتین هالت خیال می‌کردم ند هالت را می‌بینم!... ترسیدم... از دستش فرار کردم...

دیرک پیترز با یک حرکت ناگهانی از جا برخاست و من در حالی که سرم را بین دست‌هایم گرفته بودم، به فکر فرو رفتم. تردید نداشتم که این پرس و جوی بی‌موقع و چنین به تأخیر افتادهٔ مارتین هالت دربارهٔ برادرش به تحریک هیرن صورت می‌گیرد... آیا او در جزایر فالکلند این راز دیرک پیترز را که من کلمه‌ای از آن به کسی نگفته بودم، کشف کرده بوده؟...

کلاً، هیرن از واداشتن مارتین هالت به سؤال کردن از دیرک پیترز چه نقشه و هدفی داشت؟ آیا فقط می‌خواست نفرت خود را از دیرک پیترز ارضا کند؟ دیرک پیترز تنها اجیر فالکلندی بود که در کنار ناخدا لن‌گی قرار گرفته و به خصوص مانع تصاحب قایق یدک توسط رفقای او شده بود. با تحریک مارتین هالت، امیدوار بود او را از قدیمی‌ها جدا کند و جزو همدستان خود قرار دهد؟... در واقع، اگر بخواهند قایق یدک را تصاحب کنند، برای هدایت آن در این مناطق خطرناک، آیا به مارتین هالت که یکی از بهترین ملوانان هالبران است نیاز ندارند؟ او می‌تواند در این کار موفق شود در صورتی که هیرن و رفقایش، اگر فقط خودشان باشند، حتماً ناکام خواهند ماند.

هنگامی که سرم را بلند کردم، دیرک پیترز دیگر نزدیک من نبود. او بی آنکه من متوجه رفتنش بشوم ناپدید شده بود. ظاهراً آنچه را که می‌خواست به من بگوید گفته بود و در ضمن فهمیده بود که من رازش را افشا نکرده‌ام.

وقت می‌گذشت. نگاه دیگری به افق انداختم و در حالی که عمیقاً منقلب و پریشان بودم پایین آمدم. مثل همیشه، با بی‌صبری منتظر فردا بودم.

شب فرا رسید. طبق احتیاط‌های همیشگی هیچ کس اجازه نداشت خارج از اردو بماند جز دیرک پیترز که نگهبانی قایق را به عهده داشت.

من روحاً و جسماً چنان خسته بودم که به محض دراز کشیدن خوابم برد. از ناخدا و معاونش هر کدام که کشیک نبود نزدیک من می‌خوابید.

فردا، ۳۱ ژانویه، صبح زود از چادر بیرون آمدم. چه منظرهٔ دلگیرکننده‌ای!

همه جا مه بود، نه از آن مه‌ها که با اولین شعاع خورشید ناپدید و یا با جریان هوا پراکنده می‌شود... نه! مهی غلیظ و مایل به زردی که بوی کپک می‌داد. بعلاوه، دمای هوا به شدت پایین آمده بود که شاید پیشاهنگ زمستان جنوبگان بود. از آسمان مه آلود ستون‌های ضخیمی از بخار تراوش می‌کرد که قلهٔ کوه یخ ما در میان آنها گم شده بود. این ابر و مه به صورت باران حل نمی‌شد بلکه مثل لحافی ضخیم افق را پوشانده بود.

بوسمن گفت:

ــ چه هوای مزاحمی! اگر زمینی هم در دریا باشد ما ندیده خواهیم گذشت.

پرسیدم:

ــ سرعت حرکت ما چقدر است؟

ــ بیشتر از دیروز است. ناخدا اندازه‌گیری کرده و حداقل سه تا چهار میل در ساعت تخمین می‌زند.

ــ چه نتیجه‌ای از آن می‌گیرید؟

ــ نتیجه می‌گیرم که ما در دریای فشرده‌تری حرکت می‌کنیم که جریان قدرت بیشتری یافته است... تعجب نخواهم کرد اگر چپ و راست ما با ۱۰ یا ۱۵ میل فاصلهٔ خشکی باشد...

ــ یعنی ما در یک تنگهٔ پهنی هستیم که قارهٔ قطبی را دو قسمت کرده است؟

ــ بله... یا دستکم ناخدای ما چنین عقیده‌ای دارد.

ــ و با این عقیده، نمی‌خواهد در یکی از این دو ساحل تنگه پیاده شود؟

ــ چگونه؟

ــ به وسیلهٔ قایق یدکی!

ــ به خطر انداختن قایق در میان این مه غلیظ! فکرش را کرده‌اید آقای

جئورلینگ؟ آیا می‌توانیم برای منتظر شدن لنگر بیندازیم؟... نه، ممکن نیست... پس بهترین کار این است که اصلاً فکرش را نکنیم! آه!... اگر هالبران را داشتیم!...

افسوس! ما دیگر هالبران را نداشتیم!

با وجود مشکلاتی که صعود در میان این بخارات غلیظ داشت، من به قلهٔ کوه یخ بالا رفتم. شاید شکافی در میان ابر و مه به من امکان می‌داد که خشکی‌هایی را در شرق یا غرب مشاهده کنم.

وقتی که بر قلهٔ کوه یخ ایستاده بودم بیهوده می‌کوشیدم با نگاهم این پوشش نفوذناپذیر خاکستری رنگ را که منقطه را پوشانده بود بشکافم و ورای آن را ببینم.

باد شمال شرق که کم‌کم تندتر می‌شد، مرا در جای خود تکان می‌داد و من امیدوار می‌شدم که شاید بتواند این مه‌های غلیظ را بشکافد. ولی همین باد دریای آزاد بخارات را غلیظ‌تر می‌کرد. تحت تأثیر عمل دوگانه جریان‌های جوی و دریایی، سرعت حرکت ما لحظه به لحظه بیشتر می‌شد و من لرزشی را در کوه یخ احساس می‌کردم...

در این موقع بود که خود را درگیر اوهامی شدید نظیر آنچه روح آرتور پیم را آشفته بود، یافتم... به نظرم رسید که در شخصیت خارق‌العاده آرتور پیم فرو رفته‌ام و تصور کردم که بالاخره آنچه را که او دیده بود می‌بینم!... این مه پاره نشدنی همان پرده بخارات بود که از افق آویخته بود و بر آن خطوطی نورانی، از بامداد تا شامگاه آسمان را با رنگ‌هایی عجیب منقش می‌کرد و من در آن اخگرهای فوق طبیعی رؤیاهایم را می‌جستم... آن آبشار بیکران را می‌جستم که در سکوت از بالا تا اعماق دریا فرو آویخته و دیواری وسیع به وجود آورده بود... در آن به جستجوی شکاف وسیعی بودم که پشت آن تصاویری مواج و نامتمایز درهم و برهم، با

وزش تندباد در حرکت هستند... در آن به جستجوی غول سفید، غول قطبی بودم!

بالاخره عقل و هوشم سر جا آمد و این توهم بینایی، این هذیان و سرسام کم کم از بین رفت و من به اردو بازگشتم.

تمام روز در این شرایط سپری شد و حتی یک لحظه هم پرده مه و میغ از برابر نگاه‌های ماکنار نرفت، و اگر کوه یخ، که از دیروز تا حالا چهل میلی جا به جا شده بود، از انتهای محور زمینی گذشته باشد، ما هرگز متوجه نشده‌ایم.[۱]

۱۱

در میان مه غلیظ

روز بعد، وقتی با هارلیگرلی رو به رو شدم، گفت:

ــ خوب آقای جئورلینگ! حالا باید برایش سوگواری کنیم!

ــ سوگواری برای چه؟

---

۱. بیست و هشت سال بعد، آنچه راکه آقای جئورلینگ حتی نتوانسته بود سایه‌ای از آن ببیند، یکی دیگر به وضوح دید و یکی دیگر، در ۲۱ مارس ۱۸۶۸ بر این نقطه از کرهٔ زمین پا نهاد. فصل هفت هفته جلوتر رفته بود، آثار زمستان بر این منطقهٔ جنوبی ظاهر شده و ظلمات شش ماهه شروع به پوشاندن منطقه کرده بود ولی او با دستگاه شگفت‌انگیز زیردریایی‌اش نه از سرما ترسی داشت، نه از تاریکی و ظلمات و نه از توفان‌های آنجائی... پس از عبور از یخکران، و گذشتن از زیر لاک یخ‌زدهٔ اقیانوس جنوبگان، تا مدار ۹۰ درجه پیش رفت و پا بر روی زمین پر از آثار آتشفشان گذاشت، دوزبستان را دید، از صف لشکر بی‌شمار پنگوئن‌ها سان دید، ازکوه‌های سنگی تا قله آنها بالا رفت و این قاره را با نصب یک حرف طلایی N به نام خود تصاحب کرد. کشتی او نوتیلوس (Nautilus) نام داشت و اسم خود او نیز کاپیتان نمو (Nemo) بود.

ژ.و

ــ برای قطب جنوب که حتی نوک آن را ندیدیم!

ــ بله... و حالا باید بیست میلی عقب‌تر مانده باشد...

ــ چه می‌خواهید... باد بر این چراغ جنوبگان وزیده است و در لحظه‌ای که ما از آن گذشتیم خاموش بوده است.

ــ و این فرصتی بود که دیگر هرگز به چنگ نخواهد آمد... خیال می‌کنم...

ــ همین طور است که شما می‌گویید آقای جئورلینگ، و ما باید برای همیشه از اینکه چرخیدن انتهای سیخ کرهٔ زمین را در میان انگشتانمان احساس کنیم چشم بپوشیم!

ــ قیاس با مزه‌ای به کاربردی بوسمن!

ــ و به آنچه گفتم اضافه می‌کنم که مرکب یخی‌مان ما را به جهنم می‌برد و نه در مسیر کرگلن و مهمانخانهٔ کورموران ور!... برویم! برویم! سفری بی‌حاصل، سفری بی‌فرجام... به هر حال، سفر تمام شد، سرگردانی در راه‌ها هم همین طور، زیرا زمستان به زودی بینی سرخ، لب‌های ترکیده و دست‌های چاک چاک از سرمایش را نشان خواهد داد!... سفری که در آن نه ناخدا لن‌گی برادرش را یافت، نه ما هموطنانمان را و نه دیرک پیترز پیم بیچاره‌اش را!...

این، در حقیقت خلاصه تلخکامی‌ها، تأسف‌ها و شکست‌های ما بود! بدون اینکه از نابودی هالبران حرف بزنیم، از سی و دو سرنشین کشتی ما نه نفرشان در این سفر قربانی شده بودند و فقط ۲۳ نفر مانده بودند که سرنوشت آنها هم معلوم نبود!

درواقع، از قطب جنوب تامدار قطبی، بیست درجه، یعنی ۱۲۰۰ میل دریایی، فاصله بود که باید در عرض یک ماه یا حداکثر شش هفته طی می‌شد وگرنه یخکران بسته می‌شد و عبور از آن امکان نداشت. در مورد گذراندن زمستان قطبی بر روی این کوه یخ، مطمئن بودیم که هیچ کس جان بدر نخواهد برد.

ما هر گونه امیدی را برای یافتن بازماندگان کشتی جین از دست داده بودیم

و کارکنان کشتی اکنون فقط یک آرزو داشتند و آن اینکه هر چه زودتر از این تنهایی وحشتناک بیرون بروند. بعد از عبور از قطب جنوب، اکنون کوه یخ ما به سمت شمال شناور بود و اگر همین حرکت ادامه می‌یافت، شاید بعد از آن همه بدبیاری، اقبال دوباره به ما رو می‌کرد! در هر صورت، چاره‌ای نبود جز اینکه «بگذاریم این نیز بگذرد»!

چه اهمیتی داشت اگر دریاهایی که کوه یخ ما در آن شنا می‌کرد، از آن اقیانوس اطلس جنوبی نباشد و از آن اقیانوس آرام باشد... یا نزدیکترین خشکی به ما به جای آرکتی جنوبی، ساندویچ، فالکلند، کیپ هورن یا مجمع‌الجزایر کرگلن، استرالیا و یا زلاندنو باشد! برای همین بود که هارلیگرلی با تأسف می‌گفت که جام بازگشت از سفر را در سالن سقف کوتاه کورموراندور، با رفیقش ارباب آتکینز نخواهد نوشید! ولی هم او تکرار می‌کرد:

ـ در ملبورن، هوبارت ـ تاون و داندین نیز مهمانخانه‌های خوبی وجود دارد... مهم این است که سفر بی‌حادثه بگذرد.

در روزهای ۲، ۳ و ۴ فوریه مه غلیظ برطرف نشده بود و سنجش میزان جا به جایی کوه یخ، پس از عبور از قطب، مشکل بود. با وجود این، ناخدا وجیم وست فکر می‌کردند که می‌توانند آن را دویست و پنجاه میل تخمین بزنند.

در حقیقت، به نظر می‌رسید که نه از سرعت جریان کاسته شده و نه مسیرش تغییر کرده است. جای شک نبود که ما در شاخه‌ای از دریا بین دو بخش از خشکی، یکی در شرق و دیگری در غرب، که مجموعاً منطقهٔ وسیع جنوبگان را تشکیل می‌دهند، درحرکت هستیم. به این ترتیب، برایم اسف‌انگیز بود که نتوانیم در یکی از این دو ساحل پیاده شویم و در این دریا سرگردان بمانیم که زمستان به زودی سطح آن را منجمد خواهد کرد.

هنگامی که در این باره با ناخدا لن‌گی صحبت کردم، تنها جواب منطقی را به من داد:

ـ چه می‌خواهید آقای جئورلینگ، ما ناتوانیم و هیچ کاری نمی‌توانیم بکنیم. بدبیاری که چند وقت است یخه ما را گرفته دقیقاً در پایداری این ابر و مه است... دیگر نمی‌دانم کجا هستیم... و وقتی خورشید برای ماه‌های طولانی ناپدید شود حتی نخواهیم توانست موقعیت را بسنجیم...

برای آخرین بار گفتم:

ـ من باز هم به مسألهٔ قایق برمی‌گردم... آیا با قایق نمی‌توانیم؟...

ـ برویم به دنبال کشفیات!... به این فکر می‌کنید؟ این بی‌احتیاطی عجیبی خواهد بود که من هرگز مرتکب نخواهم شد... کارکنان کشتی هم نخواهند گذاشت مرتکب شوم!

نزدیک بود فریاد بزنم: «و اگر برادرتان ویلیام گی و هموطنانتان، در نقطه‌ای از این خشکی پناه گرفته باشند...» ولی جلوی خودم را گرفتم. تازه کردن دردهای ناخدایمان چه فایده‌ای داشت؟ او حتماً به این احتمال اندیشیده، و اگر از ادامهٔ جستجو منصرف شده برای این است که به غیر عملی بودن و نیز بیهودگی هر اقدامی پی برده است.

طی این سه روز مه‌آلود، من اصلاً دیرک پیترز را ندیده بودم یا در حقیقت او نخواسته بود به من نزدیک شود و با سماجت پست نگهبانی خود را در نزدیکی قایق حفظ کرده بود. سؤال‌های مارتین هالت دربارهٔ برادرش، به او نشان داده بود که رازش کم و بیش فاش شده است و بنابراین بیش از همیشه خود را کنار می‌کشید، وقت بیداری دیگران می‌خوابید و وقت خواب آنها بیدار می‌ماند. حتی از خودم می‌پرسیدم که آیا از اینکه به من اعتماد کرده پشیمان است و خیال می‌کند که با این کار نفرت مرا نسبت به خود برانگیخته است در حالی که اصلاً چنین نبود و من نسبت به او عمیقاً احساس ترحم می‌کردم.

نمی‌توانم بگویم ساعاتی که در میان این مه غلیظ سپری می‌شد، چقدر

برای ما غمناک، یکنواخت و تمام نشدنی جلوه می‌کرد. باد هم نمی‌توانست این پردهٔ ضخیم مه را بشکافد. هر چه دقت می‌کردیم نمی‌توانستیم جای قرار گرفتن خورشید در بالای افق را مشخص کنیم. بنابراین موقعیت کوه یخ از لحاظ عرض و طول جغرافیایی قابل سنجش نبود. آیا پس از پشت سر گذاشتن قطب همچنان در جهت جنوب شرقی پیش می‌رفت و یا در مسیر شمال غربی در حرکت بود؟ هر دو فرض محتمل ولی نامطمئن بود. وقتی کوه یخ با همان سرعت جریان آب حرکت می‌کرد و غلظت بخارات مانع اندازه‌گیری میزان فرورفتگی آن در آب بود، ناخدا لن‌گی چگونه می‌توانست سرعت جا به جایی آن را معین کند. نوری در آسمان نمی‌درخشید و فریاد پرندگان در میان این فضای پوشیده از مه ضعیف شده بود و فقط سکوت محیط را به هم می‌زد. پرواز مرغان شناگر و آلباتروس‌ها با قله‌ای که من برای مشاهدهٔ اطراف بر بالای آن می‌ایستادم مماس می‌شد ولی نمی‌توانستم جهت حرکت آنها را تشخیص دهم.

یک روز که بوسمن برای دید زدن به بالای قلهٔ کوه یخ رفته بود، یکی از این پرندگان عظیم دریایی چنان بشدت به سینه او خورد که به پشت درغلتید و نزدیک بود گردنش بشکند. وقتی به اردو برگشت به من گفت:

ــ حیوان لعنتی! چنان ضربه‌ای به من زد که به پشت افتادم، در حالی که چهار دست و پایم به هوا بود درست مثل اسبی که روی ستون فقراتش بغلتد! تا آنجا که می‌توانستم خود را روی یخ‌ها کشاندم ولی می‌دانید که برجستگی‌های یخ از دست آدم لیز می‌خورد... سر پرنده فریاد زدم: نمی‌توانی جلویت را نگاه کنی؟ حیوان مسخره حتی معذرت نخواست!

در بعدازظهر همان روز، گوشهایمان از صداهای عرعر مانندی که از اطراف بلند بود کر شدند. این فریادهای ناهنجار برایمان آشنا بودند و معلوم بود که از گلوی صدها پنگوئن بیرون می‌آید و چون این مهمانان بی‌شمار

مناطق قطبی سوار کوه یخ شناور ما نبودند و روی یخپاره‌های شناور اطراف نیز حتی یکی از آنها مشاهده نمی‌شد، معلوم بود در این نزدیکی خشکی یا جزیره‌ای وجود دارد که صدها و شاید هزارها از پنگوئن در آن ساکن هستند.

این پرنده‌های قطبی معمولاً در حاشیهٔ دشت‌ها و یا جزایر این مناطق یا روی کوه یخ‌های مجاور خشکی زندگی می‌کنند. پس حضور آنها مؤید وجود خشکی در این نزدیکی بود.

می‌دانم، ما در چنان وضع روحی بودیم که به هر نور باریکه‌ای از امید دل می‌بستیم و همچون غریقی به هر خسی دست می‌انداختیم تا مگر وسیلهٔ نجاتی باشد!

از ناخدا لن‌گی می‌پرسیدم که از حضور این پرندگان چه نتیجه‌ای می‌گیرد، جواب می‌داد:

ــ همان نتیجه‌ای که شما می‌گیرید... از وقتی روی این کوه یخ شناور هستیم حتی یکی از آنها به اینجا پناه نیاورده است و اینک از فریادهای گوشخراششان پیداست که جمعیتی از آنها یکجا گرد آمده‌اند. کجا؟ قطعاً در یک خشکی که شاید همین نزدیکی‌هاست...

پرسیدم:

ــ نظر معاونتان هم همین است؟

ــ بله... و می‌دانید که او آدمی نیست که دچار خواب و خیال باشد.

ــ قطعاً.

ــ وانگهی چیز دیگری هست که او را هم مثل من متحیر کرده ولی ظاهراً توجه شما به آن جلب نشده است.

ــ چه چیزی؟

ــ صدای نعره‌ای شبیه نعرهٔ گاو که به این عرعر پنگوئن‌ها قاطی می‌شود. اگر به دقت گوش بدهید متوجه می‌شوید.

به دقت گوش فرادادم. حق با او بود. ارکستر کامل‌تر از آن بود که من تصور می‌کردم! گفتم:

ـ متوجه شدم... بنابراین فوک یا شیرماهی هم باید وجود داشته باشد.

ـ قطعاً همین طور است... و من نتیجه می‌گیرم که این حیوانات، پرندگان و پستانداران دریایی، که از جزیرهٔ تسالال به این طرف بسیار نادر بودند، در این مناطق فراوان هستند... در این مورد تردیدی نیست...

ـ همان طور که وجود یک خشکی در این دوروبرها غیرقابل تردید است. بله! چه بدبختی است که آدم در چنین مه غلیظی پوشانده شود که حتی پانصد متری خود را در دریا نبیند...

ـ که حتی مانع رفتن ما تا پای این کوه یخ می‌شود! وگرنه می‌توانستیم گیاهان دریایی را ببینیم که نشانهٔ دیگری از نزدیکی به خشکی هستند...

ـ چرا امتحان نکنیم ناخدا؟

ـ نه آقای جئورلینگ، این عمل رفتن به استقبال سقوط و مرگ خواهد بود. من به هیچ کس اجازه نمی‌دهم از اردو خارج شود. به هر حال، اگر خشکی نزدیک باشد، فکر می‌کنم کوه یخ ما به زودی به آن خواهد رسید.

ـ اگر نرسید چی؟

ـ اگر کوه یخ نرسد، ما چگونه خواهیم رسید؟

من فکر می‌کردم که بالاخره باید از قایق استفاده کرد ولی ناخدا لن‌گی ترجیح می‌داد منتظر بماند. در شرایطی که ما بودیم، شاید عاقلانه‌ترین کار همین بود.

نمی‌دانم این تراکم بخارات را، که شب‌ها غلیظ‌تر هم می‌شد چگونه توصیف کنم. از ساعت پنج بعدازظهر دیگر امکان نداشت چیزی را در چند قدمی محل استقرار چادرها تشخیص داد. باید همدیگر را با دست لمس می‌کردیم تا مطمئن می‌شدیم که نزدیک هم هستیم. حرف زدن برای این کار کافی نبود چون در این محیط خفه برد صدا بیش از لگاه نبود.

از یک فانوس روشن فقط نوری زرد دیده می‌شد بی‌آنکه جایی را روشن کند. یک فریاد بلند مثل صدایی بسیار ضعیف به گوش می‌رسید. فقط فریادهای نیرومند پنگوئن‌ها بود که فضا را پر می‌کرد.

حوالی ساعت ۸ شب، مه غلیظ چنان متراکم می‌شد که احساس می‌کردیم مانع راه رفتن می‌شود. به نظر می‌رسید که ترکیب هوا کاهش یافته و هوا کم کم به حالت انجماد در می‌آید.

تشخیص اینکه آیا این مه روی قطب‌نما اثر می‌گذارد یا نه، امکان نداشت ولی می‌دانستم که این مسأله توسط کارشناسان هواشناسی مطالعه شده است و آنها تصدیق کرده‌اند که این پدیده کوچکترین تأثیری روی عقربه‌های مغناطیسی ندارند.

این را هم اضافه کنم که پس از گذشتن از قطب جنوب، کوچکترین اعتمادی به آنچه عقربه‌های قطب‌نما نشان می‌داد وجود نداشت چون در نزدیکی‌های قطب مغناطیسی که ما قطعاً به سوی آن پیش می‌رفتیم، از جهت معمولی خود منحرف می‌شد. به این ترتیب هیچ چیزی امکان تعیین مسیر کوه یخ را فراهم نمی‌کرد.

ساعت ۹ شب، منطقه در تاریکی عمیقی فرو رفت، با آنکه در این زمان هنوز خورشید بالای افق بود.

ناخدا لن‌گی برای اطمینان از اینکه همهٔ افراد به اردو برگشته‌اند و اتخاذ تدابیر احتیاطی دیگر شروع به حضور و غیاب کرد. هر کس، پس از جواب دادن به نامش، آمد و در جای خود توی چادر نشست. فانوس‌های مه گرفته به زحمت داخل چادر را روشن می‌کردند. وقتی نام دیرک پیترز خوانده و با صدای بلند هارلیگرلی چندین بار تکرار شد، جوابی از او شنیده نشد. هارلیگرلی چند دقیقه منتظر شد و سپس دوباره نام او را اعلام کرد ولی دیرک پیترز ظاهر نشد.

شاید هنوز هم نزدیک قایق کشیک می‌داد ولی این کار لزومی نداشت چون در این دود و دم مه خطری قایق را تهدید نمی‌کرد. ناخدا پرسید:

ـ کسی در طی روز دیرک پیترز را دیده است؟

بوسمن جواب داد:

ـ هیچ کس.

ـ حتی سر ناهار؟

ـ حتی... فکر می‌کنم دیگر آذوقه‌ای هم نداشته باشد.

ـ نکند بلایی سرش آمده باشد؟

بوسمن فریاد زد:

ـ نگران نباشید ناخدا! دیرک پیترز همان قدر در میان دود و دم مه ناراحت می‌شود که یک خرس قطبی! او یکبار از چنین شرایطی جان سالم بدر برده، برای بار دوم هم می‌برد!

با آنکه می‌دانستم چرا دیرک پیترز خود را از همه کنار می‌کشد، گذاشتم بوسمن هر چه می‌خواست بگوید. در هر صورت رفتن به سراغ او در این شرایط امکان نداشت.

آن شب، همه دچار احساس خاصی بودیم گویی که انتظار تغییری در وضعیت را داشتیم چه به سوی بهتر شدن یا بدتر شدن! زیر چادرها اکسیژن کم بود و همه داشتیم خفه می‌شدیم.

شب بدون هیچ اخطاری گذشت. ساعت ۴ صبح همه از چادرها بیرون زدند تا هوای بهتری استنشاق کنند.

اوضاع جوی مثل دیروز بود و مه تراکم و غلظت فوق‌العاده‌ای داشت. فشار هوا به شدت بالا رفته بود و جیوهٔ ستون فشارسنج ۷۶۷ میلی‌متر را نشان می‌داد که پس از عبور از مدار قطبی سابقه نداشت. علامت دیگری هم بروز کرده بود که برای ما قابل توجه بود.

باد، که پس از عبور از قطب، از جنوب می‌وزید، به زودی با سرعتی دو برابر وزیدن گرفت و در این فضایی که جریانات جوی آن را جارو می‌زد سر و صدای بیرون مشخص‌تر شنیده شد.

حدود ساعت ۹، کوه یخ ناگهان شبکلاه بخاری خود را برداشت. تغییر غیرقابل توصیف دکور که گویی یک چوبدستی جادویی در کمترین زمان و با بیشترین موفقیت همهٔ ابر و مه را کنار زد و لحظه‌ای بعد آسمان، تا کرانه افق صاف و روشن شد و دریا زیر شعاع‌های مایل نور خورشید دوباره به خودنمایی پرداخت. موج کف‌آلودی در پای کوه یخ ما دیده می‌شد و کوه ما با چندین کوه شناور دیگر تحت تأثیر مضاعف باد و جریان آب به سوی شرق ـ شمال ـ شرق در حرکت بود.

ـ خشکی!

این فریاد از قلهٔ جزیرک متحرک به گوش رسید و دیرک پیترز را دیدیم که در انتهای یک ستون یخی ایستاده و دستش را به سوی شمال گشوده است.

دیرک پیترز اشتباه نمی‌کرد. خشکی، بله!... این خشکی بود که در سه یا چهار میلی ما بلندی‌های سیاه رنگش را گسترده بود.

هنگامی که در ساعت ۱۰ و نیم ارتفاع به دقت اندازه گیری شد نتیجه چنین بود:

عرض: ۸۶ درجه و ۱۲ دقیقهٔ جنوبی.

طول‌م ۱۱۴ درجه و ۱۷ دقیقهٔ خاوری.

کوه یخ نزدیک چهار درجه در آن سوی قطب جنوب قرار داشت و از طول باختری که کشتی ما در مسیر کشتی جین دنبال می‌کرد، به طول خاوری منتقل شده بودیم.

۱۲
اردو

اندکی پس از ظهر، این خشکی بیش از یک میل با ما فاصله نداشت. ولی سؤال این بود که آیا جریان آب ما را به آن سوی خشکی نخواهد کشاند؟ باید اعتراف کنم که اگر حق انتخاب داشتیم که در این خشکی پیاده شویم و یا به راه خود ادامه دهیم، من نمی‌دانستم کدام یک اولی تر است. به این سؤال من، ناخدا و جیم وست هر دو جواب سربالا دادند چون واقعاً ما حق انتخابی نداشتیم و همه چیز بستگی به جریان آب داشت.

بعد از ناهار، کارکنان کشتی همگی به سوی بالاترین نقطهٔ کوه یخ، که دیرک پیترز در آنجا ایستاده بود، راه افتادند جز اندیکوت که نمی‌خواست از اجاق خود جدا شود. با نزدیک شدن ما، دیرک پیترز از دیوارهٔ مقابل پایین رفت و وقتی بالا رسیدیم او را ندیدیم.

زمینی که در سمت شمال دیده می‌شد، در یک دهم افق کناره شنزار خود را گسترده بود که باخلیج‌های کوچک‌ودماغه‌ها وفرورفتگی‌ها به‌شکل زیگزاگ در آمده بود. پس زمینه‌اش با نیمرخی از تپه‌های بلند و نه چندان دور محدود می‌شد. دشت یا دستکم جزیرهٔ وسیعی بود که ظاهراً گسترهٔ قابل ملاحظه‌ای داشت. در جهت مشرق، این زمین تا چشم کار می‌کرد ادامه داشت... در سمت مغرب، دماغهٔ نوک‌تیزی دیده‌می‌شد که کوه کوچکی در انتهای آن سربرافراشته بود که شبیه سر گنده یک فوک بود. بعد از آن، دریا دامن گسترده بود.

همهٔ ما موقعیت خود را درک می‌کردیم. کناره گرفتن در این خشکی فقط بستگی به جریان آب داشت. یاکوه یخ را به سوی یک خیزاب می‌برد که آن را به ساحل می‌راند... و یا کشاندن آن در جهت شمال را ادامه می‌داد.

فرض قابل قبول کدام بود؟

در حالی که من، ناخدا، جیم وست و بوسمن در این باره حرف می‌زدیم، کارکنان کشتی نیز گروهی تبادل‌نظر می‌کردند. نهایتاً به نظر می‌رسید که جریان می‌خواهد به‌سمت شمال‌شرق این خشکی حرکت کند.

ناخدا لن‌گی گفت:

ــ اگر این سرزمین در فصل تابستان هم قابل سکونت باشد، اکنون نباید ساکنی داشته باشد چون ما هیچ آدمیزادی در ساحل نمی‌بینیم.

گفتم:

ــ توجه داشته باشید که کوه یخ چیزی نیست که مثل کشتی نظر مردم را جلب کند.

ــ مسلماً. اگر هالبران بود که الان بومی‌ها را به ساحل کشانده بود. البته اگر اینجا بومی داشته باشد.

ــ از آنچه نمی‌بینیم نباید نتیجه بگیریم که...

ــ قطعاً... ولی به خاطر داشته باشید که منظرهٔ این خشکی ابداً شبیه منظرهٔ جزیرهٔ تسالال در زمان پهلو گرفتن کشتی جین در آنجا نیست که تپه‌های سرسبز، جنگل‌های انبوه، درخت‌های پر از شکوفه و مراتع وسیع در آن دیده می‌شده است. اینجا، در همین نگاه اول، جز سترونی و خرابی چیزی دیده نمی‌شود.

ــ با این همه، آیا قصد ندارید در آن پیاده شوید؟

ــ با قایق؟

ــ با قایق، در صورتی که جریان آب کوه یخ را از آن دور کند؟

ــ ما حتی یک ساعت را نباید از دست بدهیم. چند روز توقف می‌تواند ما را محکوم به گذراندن زمستانی سخت در این منطقه بکند چون برای عبور از گذرگاه‌های یخکران تأخیر زیادی خواهیم داشت...

جیم وست خاطرنشان کرد.

ــ و اگر فرض کنیم از خشکی دور شویم، باز هم زیاد جلو نخواهیم افتاد.

من با پافشاری گفتم:

ــ موافقم. ولی دور شدن از این خشکی بدون آنکه قدم در آن بگذاریم و مطمئن شویم که اثری از برادر شما و همراهانش در آن وجود دارد یا نه...

ناخدا لن‌گی با شنیدن حرف‌های من سرش را تکان می‌داد. ظهور این خشکی بایر، خشک و خالی از هرگونه آثار حیاتی، امیدی در دل او نیافریده بود. در این دشت وسیع بی‌محصول، در این تپه‌های صخره‌ای و در این ساحل پوشیده از تخته سنگ‌های سیاهرنگ،... بازماندگان کشتی غرق شده چه چیزی برای ماهها ادامهٔ زندگی پیدا می‌کردند؟

در این لحظه، جیم وست که بعضی اندازه گیری‌ها را انجام داده بود گفت:

ــ پیش از تصمیم گرفتن بهتر است صبر کنیم. درکمتر از یک ساعت مسأله روشن خواهد شد. به نظرم می‌آید که حرکت ما کند شده است. ممکن است خیزآبی ما را به صورت مورب به سوی ساحل ببرد...

هارلیگرلی اعلام کرد:

ــ عقیدهٔ من این است که ماشین شناور ما اگر متوقف نشده، به زودی متوقف می‌شود... یا اینکه دور خودش می‌چرخد.

جیم وست و بوسمن اشتباه نکرده بودند. کوه یخ از جریانی که مدام آن را با خود می‌کشید خارج شده بود و حرکت دورانی جای حرکت انحرافی آن را گرفته بود و تحت تأثیر یک خیزاب به سمت ساحل می‌کشید. چند کوه یخ که جلوتر از ما حرکت می‌کردند درکنار دریا به گل نشسته بودند. پس دیگر بحث دربارهٔ به آب انداختن قایق بی‌فایده بود.

هر چه نزدیکتر می‌شدیم، خرابی و لختی این دشت بیشتر خودنمایی



همه یکصدا فریاد زدند: به خشکی!..

می‌کرد و دورنمای گذراندن شش ماه زمستان در آنجا، قلوب مصمم ترین آدم‌ها را از وحشت می‌انباشت.

خلاصه، حدود ساعت ۵ بعدازظهر کوه یخ وارد یکی از بریدگی‌های عمیق کناره دریا شد که مستقیم به یک دماغهٔ دراز منتهی می‌شد و مقابل آن از حرکت بازماند.

ــ به خشکی!... به خشکی!

این فریاد از همه دهان‌ها خارج شد.

کارکنان کشتی از دیواره‌های یخی شروع به پایین آمدن کرده بودند که جیم وست دستور داد:

ــ منتظر دستور باشید!

تردیدهایی بروز کرد، به خصوص از سوی هیرن و رفقایش، ولی به‌زودی غریزهٔ انضباط غالب شد و همه به دور ناخدا جمع شدند.

حالا که کوه یخ با دماغه اتصال یافته بود، نیازی نبود که قایق را به دریا بیندازیم.

ناخدا لن‌گی، بوسمن و من، و به دنبال مادیگران، اردوگاه را ترک کردیم و پا به زمینی گذاشتیم که بدون شک از هر گونه ودیعهٔ انسانی خالی بود.

زمین آتشفشانی پر از خرده سنگ، کلوخه، سنگریزه، سنگ‌پا و مواد سفت شده آتشفشانی بود. در آن سوی ساحل شنی دامنه تپه‌های خشکی بود که پس زمینه حدود نیم میل از ساحل را تشکیل می‌داد. به نظرمان رسید که بهتر است از یکی از تپه‌ها، به بلندی ۱۲۰۰ پا، بالا برویم تا از قلهٔ آن اطراف را نظاره کنیم. باید حدود بیست دقیقه‌ای روی زمینی ناهموار و عاری از هر گونه سبزی و گیاه راه می‌رفتیم تا به تپه‌ها برسیم.

به هر زحمتی بود ناخدا لن‌گی، بوسمن و من، با صرف یک ساعت وقت، به بالای تپه رسیدیم. با آنکه شب فرا رسیده بود ولی از تاریکی خبری نبود چون خورشید هنوز بر بالای افق می‌درخشید.

از بالای تپه حدود سی تا سی و پنج میل در چشم‌انداز ما بود و آنچه توانستیم ببینیم از این قرار بود:

در عقب دریای آزاد گسترش داشت که تعدادی کوه یخ در آن شناور بود.

برخی از این کوه‌های شناور اخیراً در ساحل توده شده و آن را غیرقابل استفاده برای کشتی‌ها کرده بودند.

در غرب، زمین بسیار ناهمواری گسترده بود که انتهایش دیده نمی‌شد. و در شرق دریایی بی‌کرانه دامن گسترده بود.

آیا ما روی یک جزیرهٔ بزرگ بودیم و یا در قارهٔ جنوبگان؟ سؤالی که جوابش آسان نبود.

ناخدا لن‌گی وقتی با دوربین یک چشمی سمت شرق را به دقت نگریست به نظرش رسید که کناره‌های مبهمی را بین مه رفیق دریا می‌بیند. دوربین را به دست ما داد و گفت: «ببینید!»

بوسمن و من به نوبت دوربین را گرفتیم و به دقت نگاه کردیم.

هارلیگرلی گفت:

ـ به نظر من، آنجا ساحل مانندی دیده می‌شود.

من گفتم:

ـ من هم همین طور فکر می‌کنم.

ناخدا لن‌گی نتیجه گیری کرد:

ـ پس اینجا تنگه‌ای است که کوه شناور ما را از میان آن گذرانده است.

بوسمن افزود:

ـ تنگه‌ای که جریان آب در آن از شمال به جنوب و سپس از جنوب به شمال حرکت می‌کند...

پرسیدم:

ـ پس این تنگه دشت قطبی را به دو بخش تقسیم کرده است.

ناخدا گفت:

ـ در این باره شکی نیست.

هارلیگرلی فریاد زد:

ـ آه! اگر هالبران را داشتیم!

بله... در روی کشتی ـ حتی روی این کوه یخ که اینک در ساحل به گل نشسته ـ می‌توانستیم باز هم چند صد میلی جلوتر برویم و شاید تا یخکران، شاید هم تا مدار قطبی می‌رفتیم... شاید هم به خشکی‌های مجاور می‌رسیدیم. ولی حالا قایق شکننده‌ای داریم که به زحمت می‌تواند ۱۲ نفر را حمل کند در حالی که ما بیست و سه نفر هستیم.

کار دیگری نداشتیم جز اینکه به ساحل برگردیم، به اردو برویم، چادرها را به ساحل منتقل کنیم و همهٔ تدابیر لازم را برای یک اقامت زمستانی در اینجا بیندیشیم.

جالب این بود که تنها موجودات زندهٔ این صحرای خشک و بایر، پستانداران و پرندگان دریایی، کوچکترین ترسی از حضور ما نشان نمی‌دادند. نه فوک‌ها و شیرهای دریایی با دیدن ما در آب فرو می‌رفتند و نه پرندگان کوچک و بزرگ دریایی به پرواز در می‌آمدند و نه پنگوئن‌ها که در ساحل صف کشیده بودند تغییری در وضع خود می‌دادند. و این، نشان می‌داد که تا آن موقع هیچ آدمیزادی پا به این خشکی نگذاشته است.

در بازگشت به ساحل، بوسمن از پیدا کردن غارهای خالی مخصوصی در بلندی‌های خارایی اطراف ساحل خوشحال شد. غارهای نسبتاً بزرگی که می‌توانستیم در بعضی خودمان مستقر شویم و در بعضی دیگر آذوقه و ذخیرهٔ غذایی‌مان را جا دهیم. تصمیم آینده‌مان هر چه بود، در حال حاضر بهترین کار انبار کردن وسایل و آذوقه‌هایمان در این غارهای محکم و مطمئن بود.

پس از بالا رفتن از دیواره‌های کوه یخ و رسیدن به اردوگاه، ناخدا لن‌گی دستور داد همه به دور او جمع شوند. همه حاضر بودند جز دیرک پیترز که ارتباطش را با گروه به کلی قطع کرده بود. در مورد او باید گفت که نه در وضع روحیش و نه رفتارش با شورشیان کوچکترین تغییری حاصل نشده بود. او

همراه وفاداران و علیه شورشیان بود و در هر شرایطی می‌توانستیم به او اعتماد کنیم.

هنگامی که همه دورش نشستند، ناخدا لن‌گی همه چیز را به راحتی و بی‌آنکه جایی برای ناامیدی باقی بگذارد تشریح کرد. او وضع را با دقت تمام برای همکارانش توضیح داد: ابتدا انتقال ذخایر غذایی به خشکی و جاسازی آنها در یکی از غارها، با این اطمینان که زمستان هر چه سخت و هر چه طولانی باشد، با این ذخیرهٔ غذایی می‌توانند آن را به راحتی بگذرانند. در مورد مواد سوختنی، اعلام کرد که اگر حیف و میل نشود، با کمبود ذغال مواجه نخواهند شد به خصوص که پوشش برف و یخ به تحمل سرمای قطبی کمک خواهد کرد.

مسألهٔ سوم، تصمیم‌گیری در مورد استفاده از تنها قایقی بود که در اختیار داشتیم. آیا باید آن را برای موارد نیاز دوران اقامت زمستانی حفظ می‌کردیم و یا برای برگشتن به سوی یخکران به راه می‌انداختیم؟

ناخدا لن‌گی نمی‌خواست نظر صریح خود را اعلام کند و فقط خواهش کرد تصمیم‌گیری در این باره به ۲۴ تا ۴۸ ساعت بعد موکول شود. نباید فراموش کرد که قایق، پس از بارکردن آذوقهٔ کافی برای سفری نسبتاً طولانی، فقط برای یازده یا دوازده نفر جا خواهد داشت. بنابراین باید برای استقرار آنهایی که باقی خواهند ماند اقدامات لازم صورت گیرد و اگر حرکت قایق انجام گیرد، سرنشینان آن با قرعه انتخاب خواهند شد.

ناخدا لن‌گی اعلام کرد که در آن صورت نه من، نه جیم وست، نه بوسمن و نه آقای جئورلینگ، هیچ کدام اولویتی نخواهیم داشت و تابع قانون مشترک خواهیم بود. مارتین هالت یا هاردی، هر یک می‌تواند با قدرت کامل قایق را تا محل‌های شکار نهنگ هدایت کند که شاید کشتی‌های صید نهنگ هنوز آنجاها را ترک نکرده باشند. آنهایی که می‌روند، آنهایی را که در مدار ۸۶ درجه باقی

گذاشته‌اند فراموش نخواهند کرد و با فرارسیدن فصل تابستان یک کشتی برای برگرداندن دوستان خود خواهند فرستاد.

ناخدا لن‌گی که با سختی‌های شرایط بزرگ شده بود، همهٔ این حرف‌ها را با لحنی آرام و محکم زد و چون به پایان رساند، هیچ کس دیگر حرفی برای گفتن نداشت. در طول صحبت او نیز هیچ کس، حتی هیرن، حرفی نزده بود.

وقت استراحت که رسید، همه به اردو برگشتند، شامی را که اندیکوت پخته بود خوردند و برای آخرین شب زیر چادر خوابیدند. دیرک پیترز هنوز هم غایب بود و کوشش من برای پیوستن به او بیهوده بود.

روز بعد، هفتم فوریه، همه با دلگرمی به کار پرداختند. هوا خوب بود، باد کم و آسمان اندکی مه‌آلود بود. دمای هوا قابل تحمل و ۴۶ درجهٔ فارنهایت (۷/۷۸ سانتی‌گراد بالای صفر) بود.

پیش از هر کار، قایق یدکی را با همهٔ احتیاط‌های ضروری از بالای کوه یخ به پایین، روی دریا آوردند و سپس روی ساحل شنی کشیدند و دور از دسترس موج‌های دریا قرار دارد. قایق در بهترین وضع و آماده برای خدمت بود.

بوسمن سپس به جا به جایی آذوقه‌ها و وسایلی که از هالبران بیرون کشیده شده بود پرداخت: اثاثه، رختخواب‌ها، بادبان‌ها، لباس‌ها، وسایل و ظروف... در ته یک غار این اشیا از خرابی یا سرنگون شدن کوه یخ در امان می‌ماندند. صندوق‌های کنسروها، کیسه‌های آرد و سبزیجات، بشکه‌های مشروبات و دیگر مواد غذایی همه به ساحل منتقل شدند.

من هم مثل ناخدا لن‌گی و معاونش در کارها کمک می‌کردم زیرا این کارهای اولیه تأخیر بردار نبود. دیرک پیترز نیز به یاری دیگران شتافت بی‌آنکه کلمه‌ای با کسی رد و بدل کند. آیا از امید باز یافتن آرتور پیم چشم پوشیده بود یا نه؟ نمی‌توانستیم فکرش را حدس بزنم.

روز هشتم و نهم و دهم فوریه مشغول کارهای استقرار بودیم که در بعدازظهر روز دهم به پایان رسید. بارهای کشتی در یک غار وسیع جای گرفت که ورودی باریکی داشت. غاری که برای سکونت درنظر گرفتیم در مجاورت آن قرار داشت و به توصیه بوسمن، اندیکوت آشپزخانه‌اش را هم در این غار برپا کرد. به این ترتیب، ما در طول زمستان از اجاق آشپزی برای گرم کردن غار نیز بهره می‌گرفتیم.

از شب هشتم، این غار را که دیوارهایی خشک و زمینی فرش شده از ماسه‌ای نرم داشت و از طریق دهانه‌اش به خوبی روشن می‌شد در اختیار گرفتیم. با گنجایشی بیش از اتاق کارکنان کشتی و اتاق‌های کشیک، رختخواب‌ها، مبل‌ها، صندلی‌ها، میزها، کمدها و وسایل ضروری برای چند ماه زندگی زمستانی در این غار جای گرفته بود.

هنگامی که برای استقرار وسایل کار می‌کردیم، هیچ گونه چیز مشکوکی در رفتار و کردار هیرن و اجیران فالکلندی ندیدم. همه چیز حاکی از تبعیت از انضباط بود و همگی فعالیت قابل تحسینی از خود نشان می‌دادند. اگر دیرک پیترز مراقبت از قایق را به عهده نداشت، تصرف آن در روی ساحل آسان‌تر بود.

هارلیگرلی که با مراقبت خاصی مواظب هیرن بود، از رفتار فعلی او راضی و مطمئن به نظر می‌رسید. ولی در هر حال نباید در اتخاذ تصمیم برای راه انداختن کسانی که باید به قید قرعه انتخاب می‌شدند و با قایق به سوی یخکران حرکت می‌کردند تأخیر می‌کردیم. البته اگر هنوز چنین برنامه‌ای در کار بود. ما در روز دهم فوریه بودیم و هنوز یک ماه تا شش هفته طول می‌کشید تا صید نهنگ در اطراف مدار قطبی به پایان برسد. قایق ما اگر هم به کشتی‌های صید نهنگ برنخورد، با توجه به اینکه یخکران و مدار قطبی را گذشته، می‌تواند تا سواحل استرالیا و یا زلاندنو به راحتی پیش برود.

آن شب، ناخدا لن‌گی پس از آنکه همه کارکنانش را دور خود جمع کرد اعلام نمود که مسألهٔ عزیمت با قایق فردا مورد بحث قرار خواهد گرفت و اگر تصمیم قطعی اتخاذ شود، بلافاصله قرعه کشی خواهد شد.

به این پیشنهاد جوابی داده نشد و معلوم بود که فردا هم بحثی جدی در نخواهد گرفت و به محض اتخاذ تصمیم سفر انجام خواهد شد.

دیر وقت بود. من لباس به تن خودم را روی بستر انداختم تا پس از ساعت‌ها کار بخوابم. تازه چشمم گرم خواب شده بود که به فریادی که از فاصلهٔ نزدیکی بلند شده بود، بیدار شدم و با یک جست از جا برخاستم و به بیرون غار پریدم. ناخدا و جیم وست هم مثل من از خواب پریده و بیرون بودند. جیم وست ناگهان فریاد زد:

ــ قایق!... قایق!

قایق سر جای خود، آنجا که دیرک پیترز ازش مراقبت می‌کرد نبود.

پس از به آب انداختن قایق سه مرد با چلیک‌های مشروب و جعبه‌های کنسروها در آن سوار شده بودند در حالی که ده نفر دیگر سعی می‌کردند بر دیرک پیترز مسلط شوند. هیرن آنجا بود. مارتین هالت هم حضور داشت و به نظرم رسید که نمی‌خواهد دخالت کند.

بنابراین، این مفلوکان می‌خواستند قایق را تصاحب کنند و پیش از آنکه قرعه کشی انجام گیرد ما را ترک کنند و بروند. آنها توانسته بودند دیرک پیترز را غافلگیر کنند و اگر از خودش دفاع نمی‌کرد او را می‌کشتند.

ناخدا لن‌گی و معاونش، که در برابر این شورش قرار گرفته بودند و می‌دانستند که از نظر تعداد کمتر از شورشیان هستند و تازه از همکاری همهٔ قدیمی‌ها نیز مطمئن نبودند، به داخل غار برگشتند تا برای سرکوب هیرن و رفقای مسلحش، سلاح بردارند. من نیز می‌خواستم مثل آنها عمل کنم که ناگهان حرف‌های شورشیان در فضا پیچید.

دیرک پیترز بالاخره در برابر تعداد شورشیان از پا در آمده و به زمین افتاده بود، در همین لحظه، مارتین هالت که زندگیش را مدیون دیرک پیترز بود، به نجات او شتافت ولی هیرن سر او فریاد کشید:

ــ او را ول کن!... با ما بیا!

مارتین هالت مردد ماند. هیرن تکرار کرد:

ــ ولش کن!... دیرک پیترز را ول کن!... او قاتل برادر تو ند هالت است!

مارتین هالت فریاد کشید:

ــ قاتل برادر من؟

ــ قاتل برادر تو که در کشتی گرامپوس کشته شده!...

ــ کشته شده، به دست دیرک پیترز!

ــ بله!... کشته!... کشته و خورده!... خورده!... خورده!... خورده!

هیرن این کلمهٔ وحشتناک را با تمام نیرو فریاد می‌کشید!...

و به اشارهٔ او، دو تن از رفقایش مارتین هالت را گرفتند و به داخل قایق کشاندند که آمادهٔ حرکت بود.

هیرن و همه کسانی که در این کار پلید شرکت داشتند به سوی قایق دویدند.

در این اثنا، دیرک پیترز با یک جست بلند شد و خود را روی یکی از اجیران فالکلندی انداخت و او را روی دو دست بلند کرد، دور سر چرخاند و به تخته سنگی در کنار دریا کوبید که جمجمه‌اش داغون شد...

صدای تیر تپانچه‌ای طنین انداخت... دیرک پیترز که توسط هیرن نشانه گرفته شده بود، از شانه زخمی شد و روی ساحل افتاد... در همین حال قایق به سرعت به وسط دریا رانده شد.

همهٔ این صحنه چهل ثانیه بیشتر طول نکشید. ناخدا و جیم وست که از غار بیرون آمده بودند به طرف دماغه دویدند. بوسمن، هاردی، فرانسیس و اشترن نیز به دنبال آن دو بودند.

قایق، که جریان آب آن را با خود می‌برد، چند صد متری دور شده بود. جیم وست تفنگش را به سینه تکیه داد و شلیک کرد. یکی از ملوانان در ته قایق سرنگون شد.

تیر دوم را ناخدا لن‌گی شلیک کرد. گلوله از کنار سینه هیرن گذشت و در یک قطعه یخ گم شد و در همین لحظه قایق پشت کوه یخ ناپدید گردید.

حالا باید به سمت دیگر دماغه می‌رفتیم. جریان آب قطعاً قایق را پیش از آنکه در مسیر شمال قرار دهد، به این سمت نزدیک می‌کرد... اگر قایق در تیررس تفنگ قرار می‌گرفت، و اگر تیر به هیرن می‌خورد و او را می‌کشت یا زخمی می‌کرد، شاید رفقایش تصمیم می‌گرفتند برگردند.

یک ربع ساعت گذشت...

هنگامی که قایق در آن سوی دماغه ظاهر شد، چنان فاصله‌ای گرفته بود که تیرهای سلاح‌های ما نمی‌توانستند به آن برسند.

هیرن بادبان را برافراشته بود و قایق تحت فشار باد و جریان آب، به‌زودی تبدیل به نقطه‌ای سفید شد که به سرعت از نظر ما ناپدید گردید.

۱۳
دیرک پیترز در دریا

مسألهٔ گذراندن زمستان در این منطقه برای ما قطعی شده بود. از سی و سه نفر که در حرکت از فالکلند سوار کشتی هالبران شده بودند، بیست و سه نفر به این محل رسیده بودند و از آنها، سیزده نفر نامردانه فرار کرده بودند تا خود را به مناطق صید در آن سوی یخکران برسانند و ما نه نفر باقی مانده بودیم: ناخدا لن‌گی، ستوان جیم وست، هارلیگرلی، بوسمن، اندیکوت آشپز، هاردی

مسئول تعمیرات، دو ملوان فرانسیس و اشترن، دیرک پیترز و من. متأسفانه هیرن موفق شده بود دو تن از قدیمی‌ها، ملوان باری و مارتین هالت مسئول بادبان‌ها را اغوا کند و با خود ببرد. مارتین هالت شاید زیر ضربهٔ هولناک افشاگری وحشیانهٔ هیرن نمی‌دانست چه می‌کند وگرنه تسلیم شورشیان نمی‌شد.

به هر حال، ما باید خودمان را برای گذراندن سرمای طاقت‌فرسای زمستان جنوبگان در ظلمات پایان‌ناپذیر شش ماهه آماده می‌کردیم.

وقتی قایق ناپدید شد، ناخدا لن‌گی و همراهانش از بالای دماغه پایین آمدند و به غار برگشتند. من به فکر دیرک پیترز بودم که پس از تیر خوردن و هنگامی که ما به سمت دیگر دماغه می‌شتافتیم، عقب مانده بود. به غار که برگشتیم او را ندیدم و نگران شدم که مبادا جراحت سختی برداشته باشد. از دست دادن یار وفاداری چون او واقعاً مایهٔ تأسف می‌شد. همه امیدوار بودیم که جراحت او خیلی جدی نباشد ولی آیا احتیاج به درمان نداشت؟ در حالی که پیترز ناپدید شده بود.

بوسمن گفت:

ــ آقای جئورلینگ، برویم به دنبالش بگردیم.

گفتم:

ــ برویم!

ناخدا لن‌گی گفت:

ــ با هم می‌رویم. او از ماست، هرگز ما را ترک نکرده و ما هم او را ترک نمی‌کنیم.

گفتم:

ــ چیزی را که خیال می‌کردم فقط من و او می‌دانیم، حالا همه می‌دانند. دیگر چرا رفته پنهان شده؟

و آنگاه به دوستان توضیح دادم که کسی که در روایت آرتور پیم پارکر

نامیده شده، اسم واقعی‌اش ند هالت بوده، برادر مارتین هالت، که قرعهٔ مرگ به نامش اصابت کرده و به دست دیرک پیترز کشته شده... ممکن بود قضیه برعکس باشد و دیرک پیترز قربانی شود... در این ماجرا تقصیری متوجهٔ دیرک پیترز نیست...

ناخدا تصدیق کرد و پرسید:

ــ آقای جئورلینگ، دیرک پیترز این راز را فقط به شما ابراز کرده بود؟

ــ بله، ناخدا. فقط به من.

ــ و شما آن را حفظ کرده‌اید؟

ــ کاملاً.

ــ من نمی‌فهمم، پس چطور هیرن از آن آگاه شده است...

گفتم:

ــ من ابتدا فکر کردم دیرک پیترز در خواب حرف زده و هیرن اتفاقی به راز او پی برده است. ولی بعد که درست دقت کردم، قضیه برایم روشن شد: شبی که دیرک پیترز به کابین من آمد و اصرار داشت رازش را به من بگوید تا به قول خودش اندکی سبک شود، پنجرهٔ جانبی کابین باز بود. صحبت‌های ما را فقط شخصی که پشت سکان بود می‌توانست بشنود و آن شب این مأموریت به عهده هیرن بود... او برای اینکه حرف‌های ما را بهتر بشنود قطعاً فرمان را رها کرده بود... همان شب که هالبران ناگهان تکان شدیدی خورد.

جیم وست گفت:

ــ کاملاً به خاطر دارم... به دلیل همین بی‌توجهی او را به شدت توبیخ و در انبار کشتی زندانی کردم.

من ادامه دادم:

ــ از همان روز، هیرن رابطه‌اش را با مارتین هالت بیشتر و نزدیکتر کرد که هارلیگرلی متوجهٔ آن بود.

بوسمن گفت:

ــ کاملاً. چون هیرن توانایی هدایت قایق را، که به فکر تصرفش بود، نداشت نیازمند استادی مثل مارتین هالت بود.

گفتم:

ــ بنابراین دایماً مارتین هالت را تحریک می‌کرد که دربارهٔ برادرش و چگونگی مرگ او از دیرک پیترز بپرسد... و دیدیم که در چه شرایطی این راز وحشتناک را برایش فاش کرد... و موفق شد مارتین هالت را همراه خود ببرد...

همه معتقد بودند که واقعیت باید همین‌طور باشد و همگی مصمم شدیم که دیرک پیترز را به میان جمع برگردانیم.

بلادرنگ همگی از غاربیرون آمدیم و یک ساعت بعد او را پیدا کردیم.

نخستین حرکت او، پس از دیدن ما، فرار بود. هارلیگرلی و فرانسیس سرانجام توانستند به او نزدیک شوند. مقاومتی نشان نداد. من برایش حرف زدم و دیگران حرف‌های مرا تأیید کردند... ناخدا لن‌گی دستش را به سوی او دراز کرد... اول مردد ماند و سپس آن را گرفت... آنگاه بدون ادای کلمه‌ای همراه ما به غار آمد.

از آن روز به بعد دیگر هرگز دربارهٔ آنچه در کشتی گرامپوس اتفاق افتاده کلمه‌ای بین او و ما رد و بدل نشد.

در مورد جراحتش جای نگرانی نبود. گلوله در قسمت بالای بازوی چپش فرو رفته بود و دیرک پیترز با یک فشار دست توانست آن را خارج کند و جای زخم را با یک تکه از منقال بادبان بست و از روز بعد بدون هیچ شکایتی به کار عادی خود پرداخت.

استقرار در غار به منظور گذراندن زمستانی طولانی ترتیب یافته بود. زمستان نزدیک می‌شد و از چند روز دیگر خورشید به زحمت از لابلای ابرها دیده می‌شد. دمای هوا به ۳۶ درجهٔ فارنهایت (۲/۲۲ سانتی‌گراد بالای صفر)

کاهش یافت و دیگر احتمال بالا رفتن نداشت. شعاع‌های نور خورشید، که سایه‌ها را به طور غیر عادی روی زمین دراز می‌کرد، دیگر حرارتی نداشت. ناخدا لن‌گی، به ما سفارش کرد بی‌آنکه منتظر شدیدتر شدن سرما باشیم، لباس‌های پشمی گرم بپوشیم.

در این میان انواع کوه یخ و یخپاره‌های شناور به تعداد زیاد از جنوب می‌آمدند. تعدادی از آنها روی ساحل پر از یخ می‌افتادند ولی بیشترشان در مسیر شمال شرق حرکت می‌کردند.

هارلیگرلی به من می‌گفت:

ــ این قطعات همه موادی هستند برای محکم‌تر کردن یخکران... قایق این هیرن رذل و رفقایش اگر از آنها جلو نزنند، خیال می‌کنم وقتی به یخکران برسند با در بسته رو به رو خواهند شد که کلید باز کردنش را نخواهند داشت...

پرسیدم:

ــ بنابراین شما فکر می‌کنید ما با ماندن در این ساحل، کمتر از کسانی که سوار قایق هستند با خطر رو به رو هستیم؟

ــ بله، همیشه همین طور فکر می‌کردم. وآنگهی، یک چیزی را می‌دانید آقای جئورلینگ؟

ــ نه! چه چیزی؟

ــ اینکه کسانی که سوار قایق هستند دچار دردسر بیشتری خواهند شد تا کسانی که سوار آن نیستند. بگذارید بگویم، اگر قرعه می‌کشیدیم و قرعه به نام من می‌افتاد، با کمال میل جایم را به کسی دیگر می‌دادم!... ببینید، اینکه آدم زیر پای خود زمین سفت را احساس کند چیز دیگری است!... با آنکه ما را نامردانه ترک کردند، ولی من مرگ هیچ کس را نمی‌خواهم... با وجود این، اگر هیرن و دیگران موفق نشوند از یخکران بگذرند و محکوم به گذراندن زمستان

در میان یخ‌ها بشوند، آن هم با آن مقدار آذوقه که فقط برای چند هفته است، می‌دانید چه سرنوشتی در انتظارشان است؟

جواب دادم:

ـ بله!... بسیار بدتر از سرنوشت ما!

بوسمن گفت:

ـ این را هم اضافه کنم که این کافی نیست که به مدار قطبی برسند، اگر کشتی‌های صید نهنگ محل صید را ترک کرده باشند، این قایقی نیست که با بار بیشتر از ظرفیتش بتواند تا سواحل استرالیا برسد.

ناخدا لن‌گی و جیم وست هم همین عقیده را داشتند.

طی روزهای ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۱۷ فوریه، کار استقرار افراد و وسایل را به‌پایان رساندیم. گردش‌هایی هم به دور و بر منطقه کردیم. زمین همه جا خشک و بایر بود و هیچ جا اثری از سبزی و درخت دیده نمی‌شد. اگر ناخدا لن‌گی کوچکترین امیدی به یافتن برادرش و همراهان او داشت آن هم از بین رفت چون در سراسر این دشت خشک و خالی جای پایی از آدمیزاد دیده نمی‌شد.

در آن روز، ناخدا لن‌گی پیشنهاد کرد که برای این دشتی که کوه یخ ما را در آن انداخته یک اسم جغرافیایی انتخاب کنیم. و به یاد کشتی خودمان آن را **هالبران لند** نامیدیم. در همین زمان، تنگه‌ای را هم که دشت را به دو بخش تقسیم می‌کرد، **جین ـ ساند** نامگذاری کردیم تا خاطرهٔ کشتی جین را نیز جاودانه سازیم.

آنگاه به شکار پنگوئن‌ها پرداختیم که روی صخره‌ها وول می‌خوردند. همچنین تعدادی از دوزیستان را که در ساحل به‌جان‌هم می‌افتادند صید کردیم. نیاز به گوشت تازه محسوس بود. گوشت فوک و شیرماهی، با پرداخت و پخت اندیکوت، بسیار با ذایقه ما جور بود. بعلاوه، چربی آنها هم، در صورت لزوم،

برای گرم کردن غار و پختن غذا قابل استفاده بود. نباید فراموش می‌کردیم که خطرناکترین دشمن ما سرمای قطبی بود و از هر وسیله‌ای برای مقابله با آن باید استفاده می‌کردیم. ولی باید می‌دانستیم که با نزدیکی زمستان آیا این دوزیستان به مناطق گرمتر کوچ نمی‌کردند؟

خوشبختانه، صدها حیوان دیگر وجود داشتند که جامعهٔ کوچک ما را در برابر گرسنگی، و حتی تشنگی، تضمین می‌کردند.

روی ساحل تعداد زیادی لاک‌پشت می‌خزید که به آنها نام یک مجمع‌الجزایر اقیانوس استوایی را داده بودند. همان لاک‌پشتی که آرتور پیم از آن حرف زده که غذای جزیره‌نشینان بوده است. همان که دیرک پیترز و او به هنگام فرار از جزیرهٔ تسالال در قایق بومیان یافته بودند. لاک‌پشت‌های درشت با گردنی دراز، سری سه گوش که کند و سنگین راه می‌رفتند و می‌توانستند سالها گرسنگی را تحمل کنند.

اگر آرتور پیم این لاک‌پشت قطبی را به شتر یک کوهانه تشبیه کرده برای این بوده که این خزنده در رستنگاه گردنش کیسه‌ای پر از آب شیرین و خنک، به اندازهٔ دو تا سه گالن، دارد. طبق روایت آرتور پیم هر یک از آنها ۱۲۰۰ تا ۱۵۰۰ لیور وزن داشته‌اند. اگر چه لاک‌پشت‌های هالبران لند از هفت تا هشت صد لیور بیشتر وزن نداشتند ولی گوشتشان به همان لذیذی و خوش خوراکی بود.

با آنکه ما در آستانهٔ یک زمستان طولانی در فاصلهٔ پنج درجه از قطب قرار داشتیم، اوضاع آنچنان نبود که قلب‌های محکم را دچار نومیدی کند اگرچه زمستان بسیار سردی در پیش باشد. تنها مسأله‌ای که نمی‌توانستم منکر سختی آن باشم، مسألهٔ بازگشتمان پس از پایان فصل سرما بود. برای اینکه این مشکل حل شود، لازم بود: ۱ـ کسانی که با قایق رفته بودند موفق بشوند زنده و سالم به ساحل برسند. ۲ـ به فکر فرستادن یک کشتی برای جستجوی ما باشند. از این

نظر، ما فقط امیدوار بودیم مارتین هالت فراموشمان نکند چون از بقیه چنین انتظاری نداشتیم. وآنگهی، فصل تابستان آینده آیا برای کشتیرانی در میان دریاهای جنوبگان آن هم تا این درجه از عرض جغرافیایی مساعد خواهد بود؟

ما غالباً دربارهٔ این احتمالات خوب و بد صحبت می‌کردیم. بین همه، بوسمن در سایهٔ طبیعت خوب و قدرت تحملی که داشت، همیشه ابراز خوش‌بینی می‌کرد. اندیکوت آشپز در خوش‌بینی او سهیم بود و یا لااقل نگران احتمالات آینده نبود و مثل اینکه در آشپزخانه یک مهمانخانهٔ دنج و راحت باشد آشپزی می‌کرد. ملوانان اشترن و فرانسیس بی‌آنکه چیزی بگویند گوش می‌دادند و شاید هم از اینکه همراه هبرن و دیگران نرفته‌اند پشیمان بودند... هاردی منتظر حوادث بود بی‌آنکه بکوشد حدس بزند که در پنج - شش ماه بعد چه پیش خواهد آمد.

ناخدا لن‌گی و معاونش جیم وست، طبق معمول در یک اندیشه و یک تصمیم متفق‌القول بودند. هر آنچه باید برای امنیت و سلامت مشترک همه انجام می‌شد، انجام می‌دادند. آن دو که از سرنوشت قایق چندان مطمئن نبودند، شاید به فکر یک سفر پیاده از لابه‌لای یخپاره‌ها به سوی شمال بودند به شرطی که حتی یک نفر از ما در همراهی با آنان تردید نکند. البته زمان مناسب برای چنین اقدامی هنوز فرا نرسیده بود. هنگامی که دریا تا مدار قطبی یکسره منجمد شده باشد، وقت تصمیم‌گیری خواهد بود.

هنگامی که در تاریخ ۱۹ فوریه، آن حادثهٔ الهی رخ داد، اوضاع چنین بود و امیدی هم به تغییر آن نبود.

ساعت ۸ بامداد بود. هوا آرام، آسمان صاف و دمای هوا ۳۲ درجهٔ فارنهایت (صفر درجه) بود.

همه به جز بوسمن، در غار جمع شده و منتظر صبحانه بودیم که اندیکوت

آماده می‌کرد. می‌رفتیم دور میز بنشینیم که صدایی از بیرون به گوش رسید که طبعاً جز صدای هارلیگرلی نمی‌توانست باشد. و چون تکرار شد، همه با عجله بیرون دویدیم. بوسمن با دیدن ما فریاد زد:

ــ بیایید... بیایید!

او روی صخرهٔ بلندی که در نوک دماغه قرار داشت ایستاده بود و دریا را نشان می‌داد.

ناخدا پرسید:

ــ چه خبر است؟

ــ یک قایق!

فریاد زدم:

ــ یک قایق؟

و ناخدا لن‌گی پرسید:

ــ یعنی ممکن است هالبران برگشته باشد؟

جیم وست گفت:

ــ نه... هالبران نیست!

در واقع یک قایق کوچک بود که شکل و ابعاد آن قابل قیاس با کشتی ما نبود. یک قایق که بدون پارو و پاروزن در دریا سرگردان بود. مثل اینکه در جریان آب رها شده بود.

همه یک فکر داشتیم: تصاحب این قایق به هر قیمت ممکن... که شاید باعث نجات ما می‌شد.

ولی چگونه باید به آن دست یافت و چگونه آن را به این دماغهٔ هالبران‌لند کشاند؟

قایق هنوز در فاصلهٔ یک میلی بود و تا بیست دقیقهٔ دیگر به معبر بین کوهپایه‌های ساحلی می‌رسید و چون خیزابه‌ای در پهنهٔ دریا نبود که آن را به

خشکی پرتاب کند، از آنها می‌گذشت و بیست دقیقهٔ دیگر از نظر ناپدید می‌شد.

ما به تماشای قایق ایستاده بودیم که بدون نزدیک شدن به ساحل به‌حرکت خود ادامه می‌داد و جریان آب آن را هر لحظه بیشتر از ساحل دور می‌کرد.

ناگهان، از پایین کوهپایه آبی بالا جست،گویی چیزی در دریا افتاد.

این دیرک پیترز بود که لباس‌هایش را در آورده و خود را از بالای صخره به آب انداخته بود و در جهت قایق شنا می‌کرد.

همه یکباره فریاد زدیم: هورا!

دیرک پیترز یک لحظه سر برگرداند و به ساحل نگریست و سپس چنان جهشی به جلو کرد که من فقط از پستانداران دریایی نظیر آن را دیده بودم.

آیا دیرک پیترز خواهد توانست به قایق برسد؟ و اگر رسید، آیا موفق خواهد شد آن را بدون پارو به ساحل بیاورد؟

همه بی‌حرکت و ساکت ایستاده بودیم و قلب‌هایمان به شدت می‌تپید. تنها بوسمن گاه به گاه فریاد می‌زد:

ــ برو!... دیرک، برو!

در عرض چند دقیقه، دیرک چند صد متری در یک جهت مورب به‌سوی قایق پیش رفته بود. حالا فقط سر او را همچون نقطهٔ سیاهی می‌دیدیم که بر سطح آب دریا می‌جنبید و لحظه به لحظه دورتر می‌شد. بازوها و پاهایش با حرکاتی منظم آب را می‌شکافتند و پیش می‌رفتند. اکنون دیگر مطمئن شده بودیم که دیرک پیترز به قایق خواهد رسید. ولی چطوری آن را به ساحل خواهد رساند؟ بوسمن گفت:

ــ اصلاً چرا باید این قایق پارو نداشته باشد؟

به زودی خواهیم فهمید، وقتی که دیرک پیترز سوار قایق شود.

جیم وست گفت:

ــ به هر حال، برویم پایین، برویم لب آب... چون اگر قایق به ساحل برسد خیلی پایین‌تر از کوهپایه خواهد بود.

ناگهان هارلیگرلی که نمی‌توانست بر هیجان خود غلبه کند فریاد زد:

ــ آنجاست!... او آنجاست! هورا!... دیرک، هورا!

و آشپز نیز با سر و صدای زیاد او را همراهی کرد:

ــ هورا! دیرک... هورا!

در واقع، دیرک پیترز به قایق رسیده بود و در حالی که نیم‌خیز شده بود داشت چیزی را بلند می‌کرد. سپس برای تجدید نفس داخل قایق نشست.

به زودی فریاد پرطنین دیرک پیترز به گوش ما رسید... آنگاه او را دیدیم که جلوی قایق نشسته و با قدرت تمام پارو می‌زند و قایق را به سوی ساحل می‌راند. پس قایق پاروهایش را داشت. همه نفس راحتی کشیدیم.

ناخدا لن گن گفت:

ــ بیایید!

همه پایین رفتیم، دماغه را دور زدیم و در امتداد ساحل شروع به‌دویدن کردیم. چند متر جلوتر، جیم وست ما را متوقف کرد. قایق زیر یک دماغهٔ کوچک رسیده بود و معلوم بود که در همانجا کناره می‌گیرد. سپس دیرک پیترز را دیدیم که پاروها را رها کرد و به طرف عقب قایق خم شد، و چون قد راست کرد، جسم نیمه جانی را با خود بلند کرد. و ناگهان چه فریاد دلخراشی بلند شد:

ــ برادرم!... برادرم!

ناخدا لن‌گی در این جسمی که دیرک پیترز بلند کرده بود برادرش را باز شناخته بود.

دیرک پیترز فریاد زد:



دیرک پیترز فریاد زد: زنده! زنده!

ــ زنده است! زنده است!

لحظه‌ای بعد، قایق پهلو گرفته بود و ناخدا لن‌گی برادرش را به سینه می‌فشرد.

سه تن از همراهان او بی‌حرکت در ته قایق افتاده بودند...

و این چهار مرد تنها بازماندگان خدمهٔ کشتی جین بودند!

۱۴

یازده سال در چند صفحه

عنوانی که به این فصل داده شده نشان می‌دهد که ماجراهای ویلیام گی و همراهانش پس از خرابی کشتی انگلیسی و جزییات زندگیشان در جزیرهٔ تسالال پس از جدا شدن از آرتور پیم و دیرک پیترز به صورت خیلی مختصر در این فصل نقل خواهد شد.

ویلیام گی و سه ملوان به نام‌های ترینکله، کاوین و رابرتز، پس از انتقال به غار به زندگی بازگشتند. در واقع گرسنگی، و فقط گرسنگی، این بدبخت‌ها را تا حد مرگ ضعیف کرده بود. اندکی غذا، که به تدریج به آنها داده شد و چند فنجان چایی داغ مخلوط با ویسکی، به زودی آنها را نیرو بخشید.

هنگامی که ویلیام برادرش لن را شناخت، چنان صحنهٔ هیجان‌انگیزی به وجود آمد که همهٔ ما را تا اعماق روحمان منقلب ساخت. اشک از چشمانمان جاری شد در حالی که همگی به درگاه خدا شکر می‌کردیم که امید ناخدای ما را به نومیدی مبدل نکرد. در شادی لحظه حاضر دیگر به آینده نمی‌اندیشیدیم. کسی چه می‌دانست، شاید رسیدن این قایق به کنارهٔ هالبران لند، اوضاع ما را هم تغییر می‌داد.

باید بگویم که ویلیام گی پیش از شروع داستانش، به اختصار در جریان ماجراهای ما قرار گرفت. همچنین با آنچه دیرک پیترز دربارهٔ آرتور پیم می‌دانست و امیدی که به باز یافتن او و همراهانش داشت آشنا شد.

وقتی روایت ما به پایان رسید، ویلیام گی، خلاصهٔ ماجراهای یازده سالی که در جزیرهٔ تسالال گذرانده بود را برایمان بازگو کرد:

روز ۲۸ فوریهٔ ۱۸۲۸، کارکنان کشتی جین، بدون اینکه کوچکترین سوءظنی به نیت شوم مردم جزیرهٔ تسالال و رئیسشان تو ـ وایت داشته باشند،

از کشتی پیاده شدند و پس از آنکه کشتی را به حالت دفاعی در آوردند، شش نفر را به مراقبت از آن گماشتند و خود عازم دهکدهٔ کلوک کلوک شدند.

این کارکنان، با احتساب ناخدا ویلیام گی، معاونش پاترسون، آرتور پیم و دیرک پیترز، یک گروه سی و دو نفره تشکیل می‌دادند که همه مسلح به تفنگ، تپانچه و کارد بودند. ببری، سگ آرتور پیم، نیز آنها را همراهی می‌کرد.

با رسیدن به گلوگاه تنگی که به سوی دهکده می‌رفت، گروه کوچک ما، که جنگاوران متعدد تو ـ وایت به دنبالشان می‌آمدند، دو دسته شدند. آرتور پیم، دیرک پیترز و ملوان آلن وارد شکافی در تپه شدند و همراهانشان دیگر آنها را ندیدند.

اندکی بعد، زمین به شدت لرزید و تپه مقابل به کلی فرو ریخت و ویلیام گی و بیست و هشت همراه او را زیر خود مدفون ساخت. از این بدبخت‌ها، بیست و دو نفرشان در جا کشته شدند و اجساد آنها زیر توده‌های خاک و سنگ برای همیشه دفن شدند. هفت نفر، که به طور معجزه‌آسایی در پناه یک بریدگی تپه قرار گرفته بودند، زنده ماندند. اینها عبارت بودند از: ویلیام گی، پاترسون، رابرتز، کاوین، ترینکله، به اضافهٔ فاربز و لکسون که بعدها مردند. از سگ هم دیگر خبری نشد و نمی‌دانستند در زمین لرزه مرده و یا فرار کرده است.

ویلیام گی و شش همراهش نمی‌توانستند در این محل تنگ و تاریک، که کم کم با کمبود هوای قابل تنفس رو به رو می‌شدند، بمانند. آنها هم مثل آرتور پیم و دیرک پیترز نخست تصور کردند که قربانی یک زمین‌لرزه شده‌اند ولی به زودی متوجه شدند که این لرزش زمین را، که باعث بسته شدن مدخل گلویی دهکده با هزاران تن سنگ و خاک شده، تو ـ وایت و جزیره‌نشینان تسالال به طور مصنوعی ایجاد کرده‌اند. آنها هم مثل آرتور پیم احساس کردند که باید

هر چه سریعتر از تاریکی این ظلمات، کمبود هوا و بخارات خفه‌کننده زیرزمین مرطوب فرار کنند. در زیر این قسمت از تپه نیز هزار تویی وجود داشت که ویلیام گی و یارانش با خزیدن در طول این راهروی تاریک به حفره‌ای رسیدند که نور و هوا به راحتی وارد آن می‌شد. از آنجا بود که حمله شصت قایق چوبی به کشتی جین را دیدند و دفاع جانانهٔ شش سرنشین کشتی را که گلوله‌های توپ بر سر مهاجمان می‌باریدند، اشغال کشتی توسط وحشیان و بالاخره انفجار نهایی که بیش از هزار بومی و همه سرنشینان کشتی را کشت و باعث نابودی کامل کشتی جین شد... همه را دیدند.

تو ـ وایت و ساکنان تسالال بیش از آنکه از انفجار وحشت کنند، از اینکه کشتی با همهٔ محتویات و بارهای ارزشمند خود نابود شده و چیزی گیر آنها نیامده بود پریشان و واخورده شده بودند.

آنها خیال می‌کردند که ناخدای کشتی و همگی همراهانش در ریزش تپه از بین رفته‌اند و کسی از آنها زنده نمانده است و دیگر به دنبال آنها نگشتند. بنابراین، آرتور پیم و دیرک پیترز در یک سمت و ویلیام گی و همراهانش در دیگر سوی تپه، در اعماق هزار توهای کلوک ـ کلوک بدون نگرانی مقیم شدند و با خوردن گوشت پرندگانی که به راحتی، حتی با دست، شکار می‌شدند و میوهٔ درختان بی‌شمار فندق که در دامنه‌های تپه روییده بود به زندگی ادامه دادند. آتش را هم با به هم مالیدن سنگ‌ها و سوزاندن چوب‌های خشک، که همه جا ریخته بود، فراهم می‌کردند.

مدتی بدین منوال گذشت. کم کم از تعداد پرندگانی که غذای آنها را تأمین می‌کرد کاسته می‌شد. چشمهٔ آبی هم که آب نوشیدنی را از آن برمی‌داشتند در حال خشک شدن بود. اگر این دو منبع حیاتی را از دست می‌دادند مرگشان از گرسنگی و تشنگی حتمی بود. و چون بومیان دایماً در ساحل رفت و آمد می‌کردند و در این موقع از سال خورشید هرگز غروب نمی‌کرد تا آنها بتوانند

با استفاده از تاریکی خود را به دریا برسانند و یک قایق را تصرف و فرار کنند، امیدی به نجات خود نداشتند.

یک روز صبح، ویلیام گی و پاترسون، غرق در نگرانی، در دهنهٔ حفره که رو به دشت باز می‌شد نشسته بودند و حرف می‌زدند. آن دو دیگر نمی‌دانستند نیازهای این هفت نظر را، که غذایشان محدود به فندق شده بود و دچار دل دردها و سردردهای شدید بودند، چگونه برطرف کنند. در ساحل، لاک‌پشت‌های بزرگی را می‌دیدند که روی ماسه‌های سیاه می‌خزیدند ولی با حضور دایمی بومیان در ساحل، دسترسی به آنها بدون لو رفتن غیرممکن بود.

ناگهان ولوله‌ای بین این جمعیت افتاد. مرد، زن و کودک از همه طرف پا به فرار گذاشتند. چند تن از بومیان خود را به داخل قایق‌ها انداختند و فرار کردند گویی خطر وحشتناکی تهدیدشان می‌کرد.

چه اتفاقی افتاده بود؟ ویلیام گی و دوستانش به زودی علت ترس و وحشت بومیان را فهمیدند.

یک حیوان، یک چهارپا، ناگهان در ساحل پیدا شده بود که خود را به‌میان این جزیره‌نشینان انداخته بود و در حالی که دهنش کف کرده بود و زوزه‌های هراس‌انگیزی می‌کشید وحشیانه به روی آنها می‌پرید، گازشان می‌گرفت، گلویشان را پاره می‌کرد...

یک حیوان تنها، چرا این همه وحشت بین جزیره‌نشینان برانگیخته بود؟ آنها با پرتاب سنگ و یا تیر می‌توانستند آن را بکشند ولی ظاهراً کسی به این فکرها نبود و همه فقط می‌خواستند از برابر او فرار کنند. چرا؟

برای اینکه حیوان پشم سفیدی داشت و ترس از رنگ سفید او بیش از حرکات وحشیانه‌اش جزیره‌نشینان را فلج کرده بود. دربارهٔ وحشت مردم تسالال از رنگ سفید قبلاً حرف زده‌ایم.

وقتی ویلیام گی و همراهانش سگ خود ببری را شناختند دچار حیرت عجیبی شدند.

بله! ببری از ریزش تپه نجات یافته و چند روزی در اطراف دهکدهٔ کلوک ـ کلوک سرگردان بوده است و اینک به میان این جمعیت آمده و چنین وحشتی برانگیخته است.

به خاطر داریم که این حیوان بیچاره در انبار کشتی گرابوس دچار بیماری کم آبی شده بود که خیال کردند هار شده ولی این بار واقعاً هار شده بود... هار شده بود و با گزش‌های خود مردم هراسان جزیره را تهدید می‌کرد.

برای همین بود که اکثر بومیان و حتی رئیسشان تو ـ وایت فرار کردند و نه تنها دهکدهٔ کلوک ـ کلوک بلکه جزیرهٔ تسالال را ترک گفتند و با قایق‌هایشان خود را به جزایر دیگر رساندند و دیگر هرگز به آنجا برنگشتند.

با آنکه قایق‌ها برای حمل اکثر اهالی کافی بود ولی صدها تن از آنها با کمبود وسیله رو به رو شدند و در جزیره ماندند و هر کدام که با ببری روبه‌رو شدند مورد حمله حیوان قرار گرفتند که با خشم به رویشان می‌پرید و با دندان‌های تیز خود لت و پارشان می‌کرد. استخوان‌هایی که در بازدید از جزیرهٔ تسالال با آنها رو به رو شدیم پس‌مانده وجود این بدبخت‌ها بود که با وضعی دردناک از بیماری هاری مرده بودند... خود سگ نیز سرانجام در گوشه‌ای افتاده و مرده بود که دیرک پیترز اسکلت و قلاده‌اش را پیدا کرد.

پس از آنکه بومیان جزیره از ترس فرار کردند و یا در اثر هاری مردند و حتی یک نفر از آنها در جزیره باقی نماند، ویلیام گی و همراهانش از مخفی‌گاه خود بیرون آمدند و با استفاده از موهبت‌های طبیعی که در جزیره فراوان بود توانستند به زندگی خود ادامه دهند.

این هفت نفر، بازماندگان کارکنان کشتی جین، روی هم رفته زندگی راحتی داشتند. محصولات خاک حاصلخیز جزیره، گوشت حیوانات و

پرندگان، که به وفور در جزیره پیدا می‌شدند و آب چشمه‌های آن، برای تغذیهٔ آنها کافی بود و تنها کمبودی که احساس می‌کردند وسیله‌ای برای ترک جزیره و بازگشت به وطنشان بود. برای ساختن چنین وسیله‌ای، که باید لااقل قایقی محکم و بزرگ بود که می‌توانست از میان یخچال‌های جنوبگان بگذرد، یخکران را پشت سر بگذارد و از مدار قطبی عبور کند، وسیله‌ای در اختیار نداشتند. آنچه در اختیار داشتند فقط چند تفنگ و تپانچه وکارد بود که در این زمینه به دردی نمی‌خوردند. بنابراین جز ماندن و انتظار کشیدن کاری نداشتند.

پس، در انتظار فرصتی مناسب، سعی کردند به بهترین وضعی که می‌توانند برای خود مسکن و مأمنی فراهم کنند. به توصیهٔ ناخدا و معاونش تصمیم گرفتند نخست اردویی در ساحل شمال غرب بزنند. از دهکدهٔ کلوک ـ کلوک دریا دیده نمی‌شد در حالی که برایشان مهم بود که پیوسته چشم به دریا داشته باشند مگر کشتی یا قایقی از راه برسد و آنها را از این انزوا برهاند.

ناخدا ویلیام گی، پاترسون و پنج همراهشان، پیش از عبور از گلوگاه دهکده، که اینک با خاک و سنگ بسته شده بود، فکر کردند برای جستجوی آرتور پیم، دیرک پیترز و آلن به سمت دیگر تپه فرو ریخته بروند ولی خرابی و درهم ریختگی به قدری شدید بود که حتی تصور زنده بیرون آمدن کسی از زیر چنین آواری غیرممکن بود. بنابراین از تجسس منصرف شدند و پس از عبور از موانع متعدد بالاخره خود را به ساحل شمال غرب رساندند که سه میلی از دهکده فاصله داشت.

در این ساحل، آنها غاری کم و بیش شبیه غار ما پیدا کردند و در آن مستقر شدند. در همین محل بود که آنها سال‌های طولانی تنهایی، یکنواختی و نومیدی را گذراندند بی‌آنکه حتی یک قایق کوچک بر پهنه دریا ظاهر شود. آنها خوشبختانه منبع غذایی لایزالی در اختیار داشتند و از این بابت نگران چیزی نبودند.

به گفتهٔ ویلیام گی، هیچ حادثه‌ای یکنواختی این دورهٔ یازده ساله را به هم نزد حتی ظهور دوبارهٔ بومیان جزیره که با ترس و وحشت از آنجا گریخته و حتی پشت سرشان را نگاه نکرده بودند. و هیچ خطری هم در این مدت تهدیدشان نکرد. در سال‌های اول، با شروع فصل خوب، که دریا آزاد می‌شد، این امید به دلشان راه می‌یافت که کسانی به جستجوی کشتی جین به این منطقه اعزام خواهند شد. ولی پنج ـ شش سال که گذشت دیگر این امید را هم از دست دادند و گاهی روزها می‌گذشت بی‌آنکه حتی نگاهی به دریا و به افق دور دست شمال بیندازند تا مگر اثری از یک کشتی ببینند. مراجعه آنها به دریا فقط برای صید ماهی بود که به فراوانی در نزدیکی ساحل در جست و خیز بودند.

زندگی در جزیرهٔ تسالال نسبتاً آسان بود و تا هفت ماه پیش همه یاران ویلیام گی سالم و سر حال بودند و روحیهٔ قوی و سلامت و قدرت جسمی خود را حفظ کرده بودند زیرا آنها همه مردان دریا بودند و به مقاومت در برابر سختی‌ها و مشکلات عادت داشتند.

ماه مه رسید که معادل ماه نوامبر نیمکرهٔ شمالی است و یخپاره‌های شناور تازه در دریای تسالال شروع به حرکت به سوی شمال می‌کنند.

یک روز، یکی از هفت نفر به غار برنگشت. صدایش کردند، جواب نداد. جستجویش کردند، بیهوده بود. منتظرش شدند ولی نیامد که نیامد. او پاترسون معاون کشتی جین و یار وفادار ویلیام گی بود. ناپدید شدن یکی از بهترین همراهان، همهٔ این مردان مهربان را دچار غم و اندوهی وصف‌ناپذیر کرد. آیا این، علامتی از مصیبت‌های آتی نبود؟

ویلیام گی از سرنوشت معاونش بی‌خبر بود و ما به او اطلاع دادیم که جسد بی‌جان او را روی یک یخپاره شناور در نزدیکی جزیرهٔ پرنس ادوارد پیدا کردیم که از سرما و گرسنگی مرده بود و یادداشت‌هایی که در جیب او بود

باعث شد هالبران برای جستجوی بازماندگان کشتی جن بەسوی دریاهای جنوبگان عزیمت کند.

پنج ماه پس از ناپدید شدن پاترسون بود که زلزلهٔ شدیدی جزیرهٔ تسالال را چنان زیر و رو کرد که از بخش جنوب غربی آن چیزی باقی نماند. ویلیام گی و یارانش اگر وسیله‌ای برای فرار پیدا نمی‌کردند به زودی همگی از بین می‌رفتند چون جزیرهٔ دیگر چیزی برای تغذیهٔ آنها نداشت.

دو روز بعد از زلزله، جریان آب قایقی را که از مجمع‌الجزایر جنوب غرب با خود آورده بود، به دیدرس غار آنها رساند. ویلیام گی و مردانش به هر زحمتی بود این قایق را از آب گرفتند و تا آنجاکه ظرفیت داشت از ذخیرهٔ غذایی انباشتند و خود نیز سوار شده جزیرهٔ تسالال را ترک کردند.

بدبختانه باد بسیار شدیدی می‌وزید که ناشی از همان پدیدهٔ زلزالی بود که اعماق آسمان را نیز همچون اعماق زمین منقلب کرده بود. مقاومت در برابر این باد امکان نداشت و باد قایق را در جهت جنوب انداخت که در مسیر همان جریانی قرار گرفت که کوه یخ ما را تا اینجا کشانده بود.

بدبخت‌ها مدت دو ماه و نیم همراه جریان آب در دریای آزاد می‌رفتند بی‌آنکه بتوانند جهت حرکت خود را تغییر دهند و سرانجام روز دوم ژانویهٔ سال جاری ۱۸۴۰ بود که یک خشکی مشاهده کردند و این همان بخش از قارهٔ جنوبگان بود که در شرق تنگهٔ جین ـ ساند قرار داشت.

باری، طبق محاسبه‌ای که ما کرده بودیم، این دشت بیش از پنجاه میل از هالبران لند فاصله نداشت. بله! فاصله‌ای چنین کوتاه ما را از کسانی جدا کرده بود که ما همهٔ مناطق جنوبگان را به دنبال آنها گشته و از یافتنشان ناامید شده بودیم!

قایق ویلیام گی در جایی به خشکی رسیده بود که نسبت به ما در جنوب شرق قرار داشت ولی آنجا نیز مثل هالبران لند به کلی خشک و بایر و عاری از

هرگونه سبزی و گیاه بود و حتی از لاک‌پشت‌های خوش گوشت نیز در آنجا اثری نبود. به این ترتیب، ذخیرهٔ غذایی آنها به زودی به پایان رسید و دچار چنان فلاکتی شدند که دو تن از همراهانشان، فاربز و لکستون، مردند.

چهار نفر دیگر: ویلیام گی، رابرتز، کاوین و ترینکله دیگر اقامت در آن خشکی را صلاح ندیدند و با آذوقهٔ اندکی که برایشان مانده بود سوار قایق شدند و دوباره خود را به جریان آب سپردند بی‌آنکه حتی وسیله‌ای برای تعیین موقعیت خود داشته باشند.

آنها بیست و پنج روز در این شرایط قایق راندند و آذوقه‌شان به کلی ته کشید به طوری که وقتی ما آنها را از آب بیرون کشیدیم، چهل و هشت ساعت بود چیزی نخورده و در آستانهٔ مرگ بودند. دیرک پیترز وقتی وارد قایق شد، آنها هر چهار نفر بی‌حرکت و نیمه جان ته قایق افتاده بودند. دیرک پیترز به محض سوار شدن به قایق، ویلیام گی و یارانش را شناخت و چنانکه دیدیم با همهٔ توان خود پارو زد تا آنها را به ساحل برساند و چون به نزدیکی ساحل رسید، سر ویلیام گی را بلند کرد و فریاد زد: «زنده است... زنده!»

و اکنون، دو برادر در گوشه‌ای گمشده در هالبران لند به هم رسیده بودند.

۱۵

ابوالهول یخ‌ها

دو روز بعد، در این نقطه از ساحل، دیگر حتی یک نفر از بازماندگان دو کشتی باقی نمانده بود.

روز ۲۱ فوریه، ساعت ۶ صبح، قایق با ۱۳ نفر سرنشین که ما‌ها بودیم، خلیج کوچک را ترک کرد، دماغهٔ هالبران لند را دور زد و خود را به دریا سپرد.

دو شب قبلش ما دربارهٔ مسألهٔ عزیمت از اینجا بحث کرده بودیم. اگر بنا بود تصمیم قطعی بگیریم نباید حتی یک روز تأخیر می‌کردیم. هنوز یک ماه دیگر، شاید هم بیشتر، در این بخش از دریای واقع بین مدار ۸۶ درجه و مدار ۷۰ درجه، یعنی عرض جغرافی که معمولاً یخکران آنجا را می‌بندد، قایقرانی امکان داشت. اگر می‌توانستیم از آنجا بگذریم، شاید شانس تلاقی با یک کشتی صید نهنگ یا یک کشتی اکتشافی انگلیسی، فرانسوی یا آمریکایی را داشتیم. از نیمهٔ دوم ماه مه، کشتیرانان و صیادان این منطقه را ترک می‌کردند و هر گونه امیدی برای دست یافتن به آنها از بین می‌رفت.

با آنکه همه تسلیم شرایط موجود شده بودیم، با آنکه غار همهٔ ما را پناه می‌داد و مواد غذایی برای تمام طول اقامت تأمین بود، ولی از فکر گذراندن زمستانی سرد و تاریک و طولانی در این ساحل همه دچار ترس و وحشت می‌شدیم. و حالا که فرصتی مناسب برای رفتن پیش آمده بود چرا یکبار دیگر برای رسیدن به وطن خود تلاش نکنیم؟

آرای موافقان و مخالفان به دقت بررسی شد. نظر بر این بود که به‌فرض، اگر مانعی پیش آمد قایق به راحتی می‌تواند به این ساحل برگردد چون محل آن را به خوبی می‌شناسیم. ناخدای جین طرفدار جدی عزیمت فوری بود که ناخدا لن‌گی و جیم وست نیز از نتایج آن اطمینان داشتند. من هم با عقیده آنها، که مورد قبول دیگر همراهان بود، موافقت کردم.

تنها هارلیگرلی مخالفت می‌کرد. به نظر او کمال بی‌احتیاطی بود که آدمی موقعیت مطمئن را فدای موقعیتی نامطمئن کند. آیا سه تا چهار هفته برای طی مسافت بین هالبران لند و مدار قطبی کافی خواهد بود؟... و اگر مجبور به بازگشت شویم، چگونه می‌توانیم خلاف جریان، که رو به شمال است، حرکت کنیم؟... بوسمن استدلال‌های دیگری هم کرد که قابل توجه بودند. این را هم بگویم که فقط اندیکوت آشپز موافق عقیدهٔ هارلیگرلی بود که او هم طبق

هرگونه سبزی و گیاه بود و حتی از لاک‌پشت‌های خوش گوشت نیز در آنجا اثری نبود. به این ترتیب، ذخیرهٔ غذایی آنها به زودی به پایان رسید و دچار چنان فلاکتی شدند که دو تن از همراهانشان، فاربز و لکستون، مردند.

چهار نفر دیگر: ویلیام گی، رابرتز، کاوین و ترینکله دیگر اقامت در آن خشکی را صلاح ندیدند و با آذوقهٔ اندکی که برایشان مانده بود سوار قایق شدند و دوباره خود را به جریان آب سپردند بی‌آنکه حتی وسیله‌ای برای تعیین موقعیت خود داشته باشند.

آنها بیست و پنج روز در این شرایط قایق راندند و آذوقه‌شان به کلی ته کشید به طوری که وقتی ما آنها را از آب بیرون کشیدیم، چهل و هشت ساعت بود چیزی نخورده و در آستانهٔ مرگ بودند. دیرک پیترز وقتی وارد قایق شد، آنها هر چهار نفر بی‌حرکت و نیمه جان ته قایق افتاده بودند. دیرک پیترز به محض سوار شدن به قایق، ویلیام گی و یارانش را شناخت و چنانکه دیدیم با همهٔ توان خود پارو زد تا آنها را به ساحل برساند و چون به نزدیکی ساحل رسید، سر ویلیام گی را بلند کرد و فریاد زد: «زنده است... زنده!»

و اکنون، دو برادر در گوشه‌ای گمشده در هالبران لند به هم رسیده بودند.

۱۵

ابوالهول یخ‌ها

دو روز بعد، در این نقطه از ساحل، دیگر حتی یک نفر از بازماندگان دو کشتی باقی نمانده بود.

روز ۲۱ فوریه، ساعت ۶ صبح، قایق با ۱۳ نفر سرنشین که ما‌ها بودیم، خلیج کوچک را ترک کرد، دماغهٔ هالبران لند را دور زد و خود را به دریا سپرد.

دو شب قبلش ما دربارهٔ مسألهٔ عزیمت از اینجا بحث کرده بودیم. اگر بنا بود تصمیم قطعی بگیریم نباید حتی یک روز تأخیر می‌کردیم. هنوز یک ماه دیگر، شاید هم بیشتر، در این بخش از دریای واقع بین مدار ۸۶ درجه و مدار ۷۰ درجه، یعنی عرض جغرافی که معمولاً یخکران آنجا را می‌بندد، قایقرانی امکان داشت. اگر می‌توانستیم از آنجا بگذریم، شاید شانس تلاقی با یک کشتی صید نهنگ یا یک کشتی اکتشافی انگلیسی، فرانسوی یا آمریکایی را داشتیم. از نیمهٔ دوم ماه مه، کشتیرانان و صیادان این منطقه را ترک می‌کردند و هر گونه امیدی برای دست یافتن به آنها از بین می‌رفت.

با آنکه همه تسلیم شرایط موجود شده بودیم، با آنکه غار همهٔ ما را پناه می‌داد و مواد غذایی برای تمام طول اقامت تأمین بود، ولی از فکر گذراندن زمستانی سرد و تاریک و طولانی در این ساحل همه دچار ترس و وحشت می‌شدیم. و حالا که فرصتی مناسب برای رفتن پیش آمده بود چرا یکبار دیگر برای رسیدن به وطن خود تلاش نکنیم؟

آرای موافقان و مخالفان به دقت بررسی شد. نظر بر این بود که به‌فرض، اگر مانعی پیش آمد قایق به راحتی می‌تواند به این ساحل برگردد چون محل آن را به خوبی می‌شناسیم. ناخدای جین طرفدار جدی عزیمت فوری بود که ناخدا لن‌گی و جیم وست نیز از نتایج آن اطمینان داشتند. من هم با عقیده آنها، که مورد قبول دیگر همراهان بود، موافقت کردم.

تنها هارلیگرلی مخالفت می‌کرد. به نظر او کمال بی‌احتیاطی بود که آدمی موقعیت مطمئن را فدای موقعیتی نامطمئن کند. آیا سه تا چهار هفته برای طی مسافت بین هالبران لند و مدار قطبی کافی خواهد بود؟... و اگر مجبور به بازگشت شویم، چگونه می‌توانیم خلاف جریان، که رو به شمال است، حرکت کنیم؟... بوسمن استدلال‌های دیگری هم کرد که قابل توجه بودند. این را هم بگویم که فقط اندیکوت آشپز موافق عقیدهٔ هارلیگرلی بود که او هم طبق

عادت همیشگی قضایا را از همان زاویه‌ای می‌دید که بوسمن می‌دید. پس از بحث‌های طولانی، سرانجام هارلیگرلی نیز با آرای اکثریت اعلام موافقت کرد.

تدارکات در کمترین فرصت انجام گرفت و به همین دلیل، در ساعت ۷ بامداد روز ۲۱ فوریه، به کمک باد و جریان آب مساعد، دماغهٔ هالبران لند پنج میل پشت سر ما مانده بود و در بعدازظهر، بلندترین قله تپه‌های آن هم از نظر ناپدید شده بود.

قایق ما یکی از آن قایق‌هایی بود که در مجمع‌الجزایر تسالال برای رفت و آمد بین جزایر مورد استفاده قرار می‌گرفت. بر مبنای روایت آرتور پیم، می‌دانستیم که این قایق‌ها برخی شبیهٔ کلک یا قایق‌های تخت بودند و برخی شبیهٔ قایق‌هایی که از تنهٔ درخت می‌ساختند و اکثراً بسیار محکم بودند. قایقی که ما سوار شدیم از نوع دوم بود به طول چهل و عرض شش پا که جلو و عقب آن بالا آمده بود و مانع از واژگونی آن می‌شد و با چندین جفت پارو حرکت می‌کرد.

آنچه در این قایق بیشتر توجهٔ مرا جلب کرد این بود که در ساختار آن هیچ گونه فلزی به کار نرفته بود. نه پوشش مسی و نه حتی یک میخ آهنی در زیر و رو و داخل بدنهٔ قایق وجود نداشت چون بومیان تسالال هنوز این فلزات را نمی‌شناختند. تمام بند و بست‌ها یا به صورت طناب پیچ و یا به‌وسیلهٔ میخ‌های چوبی تأمین شده بود و زیر و اطراف قایق را با نوعی صمغ پوشانده بودند که در تماس با آب استحکام یک فلز را پیدا می‌کرد. ما این قایق را پاراکوتا نامگذاری کردیم که نام یکی از انواع ماهی‌های مناطق جنوب بود.

پاراکوتا را، تا آنجا که مزاحم سرنشینان نبود، پر از آذوقه، پوشاک و انواع اسلحه کردیم و بقیهٔ ذخیره‌های غذایی را در ته غار پنهان کردیم تا اگر مجبور به بازگشت شدیم زمستان را با آنها سر کنیم. اگر هم توانستیم نجات پیدا کنیم،

ذخیره‌ای باشد برای دریانوردانی که احتمالاً از بد حادثه به این منطقه خشک و بایر کشانده می‌شوند.

سرنشینان قایق عبارت بودند از: ناخدا لن‌گی، جیم وست، هارلیگرلی، هاردی، فرانسیس، اشترن و اندیکوت آشپز، دیرک پیترز و من، که بازماندگان کشتی هالبراد بودیم. و ناخدا ویلیام گی و ملوانان رابرتز، کاوین و ترینکله از کشتی جین، جمعاً ۱۳ نفر، عدد نحس!

پیش از حرکت، جیم وست و بوسمن دکلی را که از هالبران برایمان باقی مانده بود، در یک سوم بخش قدامی قایق وصل کردند و بادبانی بر آن افراشتند تا حداکثر استفاده را از باد مساعد برای افزودن بر سرعت آن ببرند.

بدیهی است نصب این وسایل کشتی روی قایق، مانع از پارو زدن و قایقرانی سریع بود ولی وقتی باد از عقب می‌وزید، بادبان سرعتی معادل سی میل در ۲۴ ساعت به قایق می‌بخشید که برای پیمودن هزار میل فاصله تا یخکران در عرض پنج هفته کفایت می‌کرد. اگر باد و جریان آب همین طور به راندن قایق به سوی شمال شرق ادامه می‌داد، این محاسبه ما اغراق‌آمیز نبود. اگر هم بادکم می‌شد چهار جفت پارو با هشت پاروزن، سرعت خوبی به قایق می‌داد.

طی هشت روز اول اتفاق قابل ذکری نیفتاد. هر وقت باد ملایم می‌شد از پاروها استفاده می‌کردیم و به این ترتیب از سرعت متوسط لازم برای رسیدن قایق به اقیانوس آرام در این مهلت کم چیزی کاسته نشد.

منظرهٔ خشکی عوض نمی‌شد. همان زمین‌های خشک و بایر بدون گیاه و درخت با تپه‌های کوتاه و بلند سیه فام و سواحل ماسه‌ای بود که همچنان ادامه داشت. در تنگه، یخپاره‌های شناور کوچک و بزرگ ظاهر شده بودند وکم کم کوه یخ‌ها نیز به حرکت در می‌آمدند که قایق ما بی‌هیچ دردسری از کنار آنها می‌گذشت. تنها چیزی که نگرانمان می‌کرد حرکت این یخ‌های شناور به سوی

یخکران بود که مبادا گذرگاهی که در این فصل از سال معمولاً باز است، به وسیلهٔ این یخ‌ها مسدود شود.

لازم به گفتن نیست که تفاهم کامل میان سیزده سرنشین قایق برقرار بود و دیگر نگران شورش آدمی همچون هیرن نبودیم. و گاهی از خود می‌پرسیدیم که هیرن و همراهانش با آن قایق بیش از حد بار شده چه سرنوشتی پیدا کرده‌اند و آیا موفق خواهند شد به ساحل نجات برسند؟

به طور گذرا اشاره می‌کنم که هر چه از این محل، که دیرک پیترز اثری از پیم بیچاره‌اش در آن نیافته بود، دور می‌شدیم او بیش از بیش ساکت و کم حرف می‌شد و هر وقت هم با او حرف می‌زدم جوابم را نمی‌داد.

سال ۱۸۴۰ نیز یک سال کبیسه بود و من باید در یادداشت‌هایم روز ۲۹ فوریه را ثبت کنم که روز تولد هارلیگرلی بود و بوسمن درخواست کرد تولد او را با روشن کردن چند فشفشه جشن بگیریم و با خنده گفت:

ــ این حداقل کاری است که می‌کنیم چون فقط چهار سال یکبار می‌توانم تولدم را جشن بگیرم!

و همه به سلامتی این مرد نازنین نوشیدیم که گرچه کمی پرحرف بود ولی بسیار قابل اعتماد و از همه‌مان سرسخت‌تر بود و با روحیه شادابی که داشت به همه شهامت و شادی می‌بخشید.

در همان روز سنجش ارتفاع نشان داد که ما در ۷۹ درجه و ۱۷ دقیقهٔ عرض و ۱۱۸ درجه و ۳۷ دقیقهٔ طول جغرافیایی قرار داریم. دو ساحل تنگهٔ جین ساند بین نصف‌النهارات ۱۱۸ و ۱۱۹ کشیده شده بود و پاراکوتا فقط ۱۲ درجه تا عبور از مدار قطبی فاصله داشت.

پس از به دست آوردن این اندازه‌ها، که به علت ارتفاع کم خورشید از افق بسیار مشکل بود، دو برادر یک نقشهٔ مناطق جنوبگان را، که در آن زمان بسیار ناقص بود، روی یک نیمکت گستردند و ما سعی کردیم محل قرار گرفتن

مناطقی را که تا آن روز شناخته شده بودند در مسیر خود به تقریب معین کنیم.

از زمانی که کوه یخ از قطب جنوب گذشته بود، ماوارد منطقهٔ نصف‌النهارات شرقی شده بودیم که بین صفر درجهٔ نصف‌النهار گرینویچ تا نصف‌النهار ۱۹۰ درجه گسترده بود. پس هر گونه امید رسیدن به جزایر فالکلند، جزایر ساندویچ، آرکنی جنوبی یا جورجیای جنوبی باید فراموش می‌شد.

بدیهی است که ناخدا ویلیام گی از سفرهایی که بعد از عزیمت کشتی جین در مناطق جنوبگان صورت گرفته بود هیچ چیز نمی‌دانست. او فقط از سفرهای کوک، مورل، کروسنسترن، ودل، بلینگز هاوزن و نتایج آنها خبر داشت ولی در جریان سفرهای بعدی نبود: دومین سفر مورل و سفر اکتشافی کمپ، که حیطهٔ جغرافیایی را در این خطه‌های دوردست اندکی گسترش داده بودند. بعد از اطلاعاتی که برادرش به او داد فهمید که پس از کشف‌های خود ما، باید با قطعیت پذیرفت که شاخهٔ وسیعی از دریا ـ که ما آن را جین‌ساند نامیدیم ـ قارهٔ وسیع جنوبگان را به دو بخش قسمت کرده است.

در آن روز ناخدا لن‌گی یادآور شد که اگر تنگهٔ جین‌ساند بین نصف‌النهارهای ۱۱۸ و ۱۱۹ امتداد داشته باشد، قایق پاراکوتا از نزدیکی محلی خواهد گذشت که به قطب مغناطیسی منتسب است. در این نقطه است که همهٔ نصف‌النهارهای مغناطیسی به هم می‌پیوندند، نقطه‌ای که کم و بیش نزدیک نقطهٔ مقابل مناطق جنوبگان قرار گرفته و روی آن عقربهٔ قطب‌نما جهت عمودی پیدا می‌کند. باید بگویم در آن عصر هنوز این قطب با آن روشنی و دقتی که بعدها پیدا کرد کشف نشده بود.[1]

---

۱. محاسبات هانستین (Hansteen) جای قطب مغناطیسی جنوبی را در ۱۲۸ درجه و ۳۰ دقیقهٔ طول و ۶۹ درجه و ۱۷ دقیقهٔ عرض جغرافیایی تعین می‌کند. بعد از تحقیقات ←

این موضوع اهمیتی نداشت و این ملاحظات جغرافیایی هیچ سودی به حال ما نمی‌توانست داشته باشد. آنچه باید باعث دلمشغولی ما می‌شد این بود که تنگهٔ جین‌ساند به طور محسوسی تنگتر می‌شد و پهنای آن کم‌کم به ده ـ دوازده میل رسید و در اثر این تغییر شکل، ما دیگر زمین‌های دو ساحل آن را به روشنی می‌دیدیم.

بوسمن گفت:

ـ امیدوارم پهنای کافی برای عبور قایق ما باقی بماند. اگر ته تنگه مثل ته یک کیسه به هم چسبیده باشد چی؟

ناخدا لن‌گی جواب داد:

ـ جای ترس نیست... چون جریان آب در این جهت پیش می‌رود پس مفری به سوی شمال دارد. ما کاری جز حرکت در جهت جریان نداریم.

و این، مسلم بود. پاراکونا راهنمایی بهتر از جریان آب نمی‌توانست داشته باشد. اگر جریان در خلاف جهت ما بود، جز به کمک بادی تند نمی‌توانستیم بر آن غلبه کنیم.

شاید چند درجه دورتر، این جریان به سوی شرق یا غرب متمایل شود که ناشی از اقتضای سواحل تنگه خواهد بود. وگرنه، در شمال یخکران، همه چیز گواهی خواهد داد که این بخش از اقیانوس آرام، زمین‌های استرالیا، تاسمانی

ـ

وینسندن دومولن (Vincendon Dumoulin) و کروان دبرا (Coupvent Desbois) به هنگام سفر دومون دورویل (Dumont d'urville) به سواحل آسترولاب و زله، دوپری (Duperrey) ۱۳۶ درجه و ۱۵ دقیقهٔ طول جغرافیایی و ۷۶ درجه و ۳۰ دقیقهٔ عرض جغرافیایی را برای این قطب معین کرد. ولی محاسبات جدید در سال‌های اخیر اعلام کرده‌اند که این نقطه باید در ۱۰۶ درجه و ۱۶ دقیقهٔ طول و ۷۲ درجه و ۲۰ ثانیهٔ عرض جغرافیایی قرار داشته باشد. ملاحظه می‌کنید که در این موضوع هنوز اتفاق نظر بین جغرافی‌دانان حاصل نشده است.

ژ. و



توفانی بود از برف الکتریکی.

یا زلاندنو را مشروب می‌سازد. ما به ساحل هر کدام از این سرزمین‌ها که می‌رسیدیم برایمان علی‌السویه بود.

قایقرانی ما دوازده روزی در این شرایط ادامه یافت. قایق ما خود را همچون یک کشتی بزرگ نشان داده بود و دو ناخدا و جیم وست استحکام آن را تصدیق می‌کردند. با آنکه کوچکترین قطعهٔ آهنی در ساختار آن به‌کار نرفته

بود. حتی یکبار نیز به تعمیر و ترمیم شکاف‌های آن نیاز پیدا نشد چون بسیار خوب درزگیری شده بود. البته دریا در این مدت بسیار خوب و آرام بود.

روز ۱۰ مارس، با همان طول جغرافیایی، ۷۶ درجه و ۱۳ دقیقه برای عرض جغرافیایی معین شد.

چون پاراکوتا از موقع حرکت از هالبران لند حدود ۶۰۰ میل را در مدت ۲۰ روز طی کرده بود، پس سرعت سی میل در بیست و چهار ساعت را حفظ کرده بود و اگر این سرعت متوسط در سه هفته بعد نیز ضعیف نمی‌شد، به یخکران می‌رسیدیم با این امید و آرزو که امکان عبور از آن دیوار یخی یا دور زدن آن از بین نرفته باشد. و نیز کشتی‌های صیادی منطقهٔ صید را ترک نکرده باشند.

فعلاً خورشید مماس با افق حرکت می‌کرد و زمانی که جنوبگان غرق در ظلمات شب قطبی می‌شود نزدیک بود. خوشبختانه، با بالا رفتن به سوی شمال، ما به مناطقی می‌رسیدیم که هنوز نور آنها را ترک نکرده بود.

اینک شاهد پدیدهٔ خارق‌العاده‌ای بودیم نظیر پدیده‌هایی که روایت آرتور پیم پر از آنهاست. در مدت سه تا چهار ساعت، از انگشت‌ها، موهای سر و موهای ریش ما، جرقه‌های کوتاهی به همراه صدایی تیز جستن می‌کرد. توفانی بود از برف الکتریکی، با دانه‌های درشت نه چندان فشرده، که به هر جا می‌چسبید، منگوله‌های نورانی ایجاد می‌کرد. دریا با چنان خشمی موج می‌زد که پاراکوتا چندین بار کم مانده بود غرق شود ولی صحیح و سالم از خطر جستیم. هوا روشنایی کاملی نداشت و ابر و مه میدان دید ما را به چند صد متر کاهش داده بود. بنابراین باید مراقبت شدیدی می‌کردیم تا با یخ‌های شناور که سرعت جا به جایشان کمتر از سرعت قایق بود، تصادمی رخ ندهد. این را هم جا دارد یادداشت کنم که از سمت جنوب، آسمان غالباً با پرتوهای پهنی، ناشی از پرتوافکنی فجرهای قطبی، نورباران می‌شد.

دمای هوا به طور محسوسی کاهش یافته بود و بیش از ۲۳ درجهٔ فارنهایت (۵ سانتی‌گراد زیر صفر) نبود.

این کاهش گرما باعث نگرانی زیادی نشد. اگرچه نتوانست در جریان آب که جهت حرکت آن همچنان مساعد بود، اثر بگذارد ولی اوضاع جوی را تغییر می‌داد. بدبختانه، به محض اینکه باد، با تشدید سرما، ملایم‌تر می‌شد، سرعت حرکت قایق به نصف تقلیل می‌یافت و دو هفته تأخیر کافی بود که ما مجبور شویم زمستان را در پای دیوار یخی بخکران بگذرانیم...

چهل و هشت ساعت بعد، ناخدا لن‌گی و برادرش، خواستند موقعیت ما را با اندازه گیری که آسمان، با پراکنده شدن مه، امکان‌پذیر می‌ساخت معین کنند و موفق شدند ارتفاع را، با اندکی کم و زیاد، بسنجند. نتیجهٔ محاسبات چنین بود:

عرض جغرافیایی: ۷۵ درجه و ۱۷ دقیقهٔ جنوبی.

طول جغرافیایی: ۱۱۸ درجه و ۳ دقیقهٔ شرقی.

پس در این تاریخ ۱۲ مارس، پاراکوتا فقط چهار صد میل از مناطق مدار قطبی فاصله داشت.

نکته‌ای که اکنون متوجهٔ آن شدیم این بود که تنگه، که در مدار ۷۷ درجه خیلی تنگ شده بود، هر چه به سوی شمال پیش می‌رفتیم پهن‌تر و وسیع‌تر می‌شد. اینک حتی با دوربین دریانوردی هم کوچکترین اثری از خشکی در شرق دیده نمی‌شد. شرایط جدید چندان دلچسب نبود زیرا جریان آب که دیگر فشار دو ساحل نبود، به زودی سرعتش را می‌کاست تا آنجا که اصلاً احساس نمی‌شد.

طی شب ۱۲ به ۱۳ مارس، پس از آرام شدن باد، مه غلیظی برخاست که خطر برخورد با یخپاره‌های شناور را افزایش می‌داد. البته ظهور ابر و مه در این منطقه دور از انتظار و عجیب نبود ولی آنچه باعث تعجب ما شد این بود

که با آنکه باد آرام شده بود، سرعت قایق ما به تدریج افزایش می‌یافت. این افزایش سرعت ناشی از جریان آب نبود زیرا برخورد امواج آب به ته قایق نشان می‌داد که ما سریعتر از جریان آب حرکت می‌کنیم.

این وضع تا صبح ادامه یافت بی‌آنکه بتوانیم بفهمیم که چه اتفاقی افتاده است. هنگامی که حوالی ساعت ۱۰ بامداد ابر و مه شروع به فرونشستن در مناطق پست کرد، ساحل غربی دوباره ظاهر شد. یک ساحل صخره‌ای بدون پس زمینه‌ای از کوهستان، که پاراکوتا در امتداد آن حرکت می‌کرد.

و آنگاه، در یک فاصلهٔ پانصد متری ما، تودهٔ عظیمی ظاهر شد که با ارتفاع صد متری خود بر دشت مسلط بود و بر پایه‌ای با محیطی معادل چهارصد تا ششصد متر قرار داشت. این تودهٔ عظیم در شکل عجیب خود شبیهٔ ابوالهول بزرگی بود با بالاتنهٔ راست و پاهای دراز و چمباتمه زده به حالت هیولای بالداری که اساطیر یونان بر سر راه شهر تبس قرار داده بود.

آیا این یک حیوان زنده بود، یک هیولای عظیم، یک ماستودونت[1] با ابعادی هزار بار بیشتر از این فیل بزرگ مناطق قطبی که هنوز هم گاهی استخوان‌هایش پیدا می‌شود؟... در وضع روحی که ما داشتیم، این امر باور کردنی بود و حتی باور کردنی بود که ماستودونت می‌خواهد به قایق ما هجوم بیاورد و آن را زیر چنگال‌های خود خرد و خاکشیر کند...

پس از یک لحظه نگرانی غیرمنطقی و نامعقول، متوجه شدیم که این یک تودهٔ عظیم با شکلی عجیب است که سرش در پوششی از ابر و مه فرو رفته است ولی پدیده‌های شگفت‌تری توجهٔ ما را جلب می‌کرد و باعث حیرت و حتی وحشت ما شده بود.

---

۱. (Mastodonte) نوعی از پستانداران اواخر هزارهٔ سوم و آوایل هزارهٔ چهارم زمین‌شناسی که فسیل آن پیدا شده و شبیهٔ فیل بوده، البته درشت‌تر و با چهار عاج دفاعی...

م.

گفتم که از چند ساعت پیش سرعت پاراکوتا به تدریج افزوده می‌شد. حالا این سرعت به حد افراط رسیده بود و سرعت جریان آب بسیار کمتر از آن بود. ناگهان، چنگک آهنی که از کشتی هالبران آورده و به دماغهٔ قایق بسته بودیم از داخل قایق بیرون پرید، مثل اینکه با نیرویی مقاومت‌ناپذیر کشیده می‌شد و طنابی که آن را به قایق وصل کرده بود چنان کشیده شد که نزدیک بود پاره شود... و به نظرمان رسید که این چنگک است قایق را با شکافتن سطح آب به سوی ساحل می‌کشاند.

ویلیام گی فریاد زد:

ــ چه اتفاقی می‌افتد؟

جیم وست به بوسمن دستور داد:

ــ ببر! طناب را قطع کن وگرنه به صخره‌ها می‌خوریم و همگی نابود می‌شویم!

هارلیگرلی به سوی جلوی قایق پرید تا طناب را ببرد. ناگهان، کاردی که در دست گرفته بود از دستش رها شد، طناب را برید و همراه چنگک به سوی آن ابوالهول عجیب پرواز کردند!

در همین اثنا، هر شیء آهنی که در داخل قایق بود: ظروف آهنی، اجاق غذاپزی، سلاح‌ها، و حتی چاقوهایی که در جیب‌هایمان بودند از جا کنده شدند و در همان مسیر، مثل پرندگانی سبکبال، به پرواز در آمدند. و ناگهان، قایق که بی‌هدف کشیده می‌شد، با برخورد به ساحل به حالت مایل متوقف شد.

چه اتفاقی افتاده بود؟ برای توضیح این چیزهای غیرقابل درک، بایستی قبول می‌کردیم که ما در دنیای عجایبی افتاده‌ایم که من آن را ساخته و پرداخته توهمات آرتور پیم می‌دانستم.

نه! ما شاهد واقعیت‌های فیزیکی بودیم و نه پدیده‌های تخیلی!

هنگامی که پا به خشکی گذاشتیم توجه ما به قایق شکسته‌ای روی ماسه‌های ساحل افتاد. هارلیگرلی فریاد زد:

ــ قایق بدکی هالبران!

بله، این قایقی بود که هیرن از ما دزدیده و با رفقایش سوار آن شده و فرار کرده بودند.

قایق با بدنه از هم شکافته و دکل شکسته و به کلی متلاشی شده در آنجا افتاده بود. فقط مشتی تخته پاره بی‌شکل و قواره از آن مانده بود. ظاهراً موجی از دریا آن را به صخره‌ها کوبیده و خرد کرده بود. ولی به‌زودی متوجه نکته‌ای شدیم: همه میخ‌های بدنه، پوشش فلزی زیر قایق، پوشش کناره‌های بدنه و لولاها و بندهای آهنی سکان همه کنده و ناپدید شده بودند.

همهٔ اینها چه معنی داشت؟

به‌اشارهٔ جیم‌وست، همه به‌طرف ساحل کوچکی درسمت‌راست‌قایق رفتیم.

سه جسد روی زمین افتاده بود: اجساد هیرن، مارتین هالت و یکی از فالکلندیها، که کنار هم افتاده بودند. از سیزده همراه هیرن فقط همین سه جسد مانده بود که از مرگشان چند روزی می‌گذشت.

ده نفر دیگر چه شده بودند؟ آیا در دریا غرق شده بودند؟

سراسر ساحل را گشتیم، ته خلیج‌های کوچک و همه گوشه و کنارها را بررسی کردیم ولی حتی اثری از پیاده شدن کسانی از کشتی مشاهده نکردیم.

ویلیام گی گفت:

ــ احتمالاً قایق آنها با یک کوه یخ برخورد کرده و برگشته و سرنشینان آن همه غرق شده‌اند و آب جسد این سه تن را به بیرون افکنده است.

بوسمن پرسید:

ــ برای این وضع قایق چه توضیحی دارید؟

جیم وست افزود:

ــ به خصوص هر چه آهن و فلز داشته نیست؟

من گفتم:

ــ و به نظر می‌رسد که به زور آنها را جدا کرده‌اند!

دو نفر را برای نگهبانی قایق گماشتیم و بقیه به داخل خشکی رفتیم تا جستجوی خود را در منطقهٔ وسیعتری گسترش دهیم. به آن تودهٔ عظیم نزدیک شدیم که اکنون سرش از داخل ابرها بیرون آمده بود و شکل آن واضحتر دیده می‌شد. همان طور که گفتم، چیزی شبیه ابوالهول بود. ابوالهول بود به رنگ دودی، چنانکه گویی ماده تشکیل‌دهندهٔ آن در طول زمان تحت تأثیر آب و هوای قطبی زنگ‌زده و اکسیده شده است.

و آنگاه فرضیه‌ای به ذهنم رسید که می‌توانست این پدیده‌های حیرت‌انگیز را توجیه کند. گفتم:

ــ آه! یک آهن‌ربا!... آنجا یک آهن‌ربا باقدرت جذبی فوق‌العاده قرار دارد.

فهمیده بودم. و در یک لحظه فاجعهٔ اخیری که هیرن و همراهانش قربانی آن شده بودند با وضوحی وحشتناک برایم روشن شد.

این تودهٔ عظیم فقط یک آهن‌ربای غول‌آساست و تحت تأثیر آن است که همه بند و بست‌های آهنی قایق یدکی هالبران کنده شده و به سوی آن کشیده شده است. همین اوست که با نیرویی مقاومت‌ناپذیر همهٔ اشیای آهنی موجود در قایق ما را به خود کشید... و اگر در ساختار قایق ما نیز یک تکه آهن به کار رفته بود، به سرنوشت آن قایق دیگر گرفتار می‌شد.

آیا نزدیکی به قطب مغناطیسی است که چنین تأثیراتی را تولید می‌کند؟

ابتدا این فکر به ذهنمان رسید ولی با دقت بیشتر در مسأله آن را رد کردیم.

در محلی که نصف‌النهارهای مغناطیسی به هم می‌رسند تنها یک پدیده ظهور می‌کند و آن اینکه عقربهٔ قطب‌نما در وضع عمودی قرار می‌گیرد. این پدیده که قبلاً در قطب شمال تجربه شده، در قطب جنوب هم باید مشابه باشد.

بنابراین، آهن‌ربایی با شدت و قدرت فوق‌العاده در منطقهٔ جاذبه‌ای که ما وارد آن شده بودیم وجود داشت. در برابر چشمان ما یکی از آن فعل و انفعالات عجیبی که تاکنون در شمار افسانه‌ها بود به وقوع می‌پیوست. چه کسی هرگز پذیرفته است که کشتی‌ها بتوانند به صورتی غیرقابل مقاومت به وسیلهٔ یک نیروی مغناطیسی جذب شوند؟ لولاها، میخ‌ها و بند و بست‌های آهنی آنها از همه طرف جدا شود، بدنه‌شان متلاشی گردد و در اعماق آب فرو رود؟ ولی این اتفاق افتاده بود!

توضیح این پدیده به نظر من از این قرار می‌تواند باشد:

بادهای استوایی (Alizés) به طور مداوم ابرها و مه‌هایی را، که در آنها مقدار معتنابهی الکتریسیته انبار شده و کولاک‌ها آنها راکاملاً تخلیه نکرده، به سوی انتهاهای محور زمین می آورد. این قوهٔ سیال که تراکم فوق‌العاده‌ای در قطب‌ها پیداکرده به طور دایم به سوی زمین جریان می‌یابد.

این جریانات مداوم در قطب‌ها، که باعث انحراف قطب‌نما می‌شود، باید واجد اثرات خارق‌العاده‌ای باشد وکافی است یک توده آهن تحت تأثیر آن قرارگیرد تا تبدیل به آهن‌ربایی شود با قدرت جذبی متناسب با شدت جریان، با تعدادکل مارپیچ‌های الکتریکی و با جذر قطر توده آهن آهن‌ربا شده...

حجم ابوالهولی که در این نقطه از خشکی‌های جنوبگان قد برافراشته بود هزاران مترمکعب برآورد می‌شد.

به نظر من این تودهٔ عظیم باید مثل نوعی سنگ آهن‌ربای غول‌آسا در محور مغناطیسی قرار گرفته باشد که این قوه سیال بی‌وزن از آن متصاعد می‌شود و جریان‌های الکتریکی از آن یک خازن برق تخلیه نشدنی ساخته و بر مرز جهان برپا داشته است. برای تعیین اینکه آیا این خازن دقیقاً در قطب مغناطیسی جنوبگان قرار دارد، قطب‌نمای ما ناتوان است چون برای این منظور ساخته نشده است. آنچه می‌توانم بگویم ا ت که عقربه آن



ابوالهول یخ‌ها

منحرف و ناپایدار شده بود و هیچ گونه جهت‌یابی نشان نمی‌داد. به هر حال، جای تردید نبود که ما در میدان مغناطیسی یک آهن‌ربا قرار گرفته بودیم که قدرت آن این فعل و انفعالات وحشتناک و در عین حال طبیعی را ایجاد می‌کرد.

من آنچه راکه فکر می‌کردم با دوستانم در میان گذاشتم و آنها نظر دادند

که این توضیح هم ناشی از وقایع فیزیکی است که ما شاهد آنها بوده‌ایم. ناخدا لن‌گی گفت:

– من فکر می‌کنم رفتن به پای ابوالهول خطری برای ما نداشته باشد؟

جواب دادم:

– هیچ خطری.

– پس برویم آنجا!... بله، آنجا!

این سه کلمه به نظرم همچون فریادی رسید که از اعماق دنیایی دیگر می‌آمد. این دیرک پیترز بود که حرف زده بود. بدن او به سوی ابوالهول کشیده می‌شد گویی آهنی شده بود که آهن‌ربا جذبش می‌کرد.

اکنون او در این مسیر می‌دوید و همراهانش بر سطح زمینی انباشته از سنگ‌های سیه‌فام، ریزش‌های یخبندان‌ها و مواد آتشفشانی از همه نوع، به دنبال وی می‌رفتند.

هر چه نزدیکتر می‌شدیم، هیولا بزرگتر می‌شد بی‌آنکه چیزی از شکل اساطیری آن کم شود. نمی‌توانم تأثیری را که این هیولای منزوی در این دشت پهن بر ما می‌گذاشت توصیف کنم... این از آن احساساتی بود که نه قلم و نه کلام قادر به بیان آن نیست. به نظرمان می‌رسید که همه‌مان با نیروی جاذبهٔ مغناطیسی هیولای عظیم به سوی آن کشیده می‌شویم.

هنگامی که به پایه آن رسیدیم، اشیای فلزی مختلفی را که جذب آن شده بودند از نزدیک دیدیم. سلاح‌ها، ظروف فلزی، چنگک پاراکوتا، به بدنهٔ هیولا چسبیده بود. ما همچنین چیزهایی را که از قایق یدکی هالبران جدا شده بود در آنجا دیدیم و دیگر تردیدی در مورد سرنوشت هیرن و همراهانش برایمان باقی نماند.

درمورد تصاحب مجدد اشیای چسبیده به هیولا، قدرت چسبندگی چنان زیاد بود که جز چشم‌پوشی ازآنها چاره‌ای نبود. هارلیگرلی، که‌ازاینکه نمی‌توانست

کارد خود را که در یک ارتفاع پنجاه پایی به هیولا چسبیده بود، به‌دست بیاورد عصبانی‌بود، مشتش را به‌سوی هیولای بی‌اعتنا تکان داد و فریاد کشید:

ـ ابوالهول دزد!

جای تعجبی نداشت اگر جز اشیایی که از قایق ما و از قایق هیرن و همدستانش بیرون آمده بود، چیز دیگری در اینجا دیده نمی‌شد زیرا ظاهراً هیچ کشتی یا قایقی تا این ارتفاع از دریای جنوبگان پیش نیامده بود و ما نخستین کسانی بودیم که به این نقطه از قارهٔ جنوبگان قدم گذاشته بودیم. بدیهی است هر کشتی دیگری به این منطقه می‌رسید سرنوشت این دو قایق را پیدا می‌کرد و تخته پاره‌هایی از آنها بر روی ساحل و آهن‌پاره‌هایی چسبیده به تنهٔ هیولا باقی می‌ماند.

در این موقع، جیم وست یادآور شد که نهایت بی‌احتیاطی است که توقف بیشتری در این سرزمین ابوالهول ـ نامی که باید برایش باقی بماند ـ داشته باشیم چون وقت تنگ است و اندکی تأخیر ما را مجبور به گذراندن زمستان در پای دیوار یخی یخکران خواهد کرد.

برای بازگشت به ساحل آماده می‌شدیم که صدای دیرک پیترز طنین‌انداز شد که فریاد می‌زد:

ـ آنجا... آنجا... آنجا!

پس از آنکه به پشت پای راست ابوالهول پیچیدیم، دیرک پیترز را دیدیم که زانو زده بود و دست‌هایش را به جلو، به سوی جسد یا در واقع اسکلتی پوشیده در پوستینی دراز کرده بود که سرمای منطقه آن را منجمد و بدون هیچ تغییری حفظ کرده بود. سرش به جلو خم شده، ریش سفید بلندش تا کمر رسیده و ناخن‌های دست‌ها و پاهایش مثل چنگال دراز شده بود.

این جسد چگونه، در یک ارتفاع شش متری از زمین، به تنهٔ ابوالهول چسبیده بود؟

بین نیمتنه بالای او و هیولا تفنگش را دیدیم که با بند چرمی خود روی شانه‌اش حمایل شده و لوله‌اش زنگ‌زده بود.

دیرک پیترز با صدایی دلخراش تکرار می‌کرد:

ـ پیم!... پیم بیچارهٔ من!

آنگاه سعی کرد از جا برخیزد تا جلو برود و بازماندهٔ استخوانی پیم بیچاره‌اش را در آغوش بکشد.

زانوانش خم شد، هق‌هق گریه گلویش را فشرد... تشنجی سراپایش را لرزاند، به پشت افتاد و قلبش از حرکت بازماند... به او نزدیک شدیم... مرده بود.

به این ترتیب، پس از جدایی‌شان، قایق آرتور پیم را به این منطقهٔ جنوبگان کشانده بود... او هم مثل ما، پس از پشت سر گذاشتن قطب جنوب، در منطقه جاذبه هیولا افتاده بود و پیش از آنکه بتواند اسلحه‌اش را، که روی سینه‌اش حمایل کرده بوده، از خود دور کند، به سوی ابوالهول کشانده شده بود در حالی که قایقش با جریان آب به سوی شمال می‌رفت.

در حال حاضر، دیرک پیترز وفادار، در سرزمین ابوالهول کنار دوستش آرتور گوردن پیم به خواب ابد فرو رفته است، در کنار قهرمانی که ماجراهای عجیبش در وجود شاعر بزرگ آمریکایی نقال عجیب‌تری را پیدا کرده بود!

۱۶

دوازده از هفتاد!

همان روز بعدازظهر، پاراکوتا ساحل سرزمین ابوالهول را ترک کرد که ما از ۲۱ فوریه همیشه آن را در سمت غرب خود داشتیم. تا مرز مدار قطبی حدود چهارصد میل راه در پیش داشتیم. با رسیدن به این منطقه از اقیانوس آرام، آیا

اقبال آن را خواهیم داشت که یک کشتی صید نهنگ که بازگشتش به تأخیر افتاده باشد، ما را بپذیرد و یا یک کشتی اکتشافی قطب جنوب ما را از آب بگیرد؟

فرض دوم دلیل خود را داشت. هنگامی که کشتی ما در جزایر فالکلند توقف داشت، مسألهٔ سفر اکتشافی ستوان چارلز ویلکز از نیروی دریایی آمریکا به قطب جنوب مطرح بود. گروه اکتشافی ویلکز مرکب از چهار کشتی وینس، پیکوک، پورپویز و فلینگ فیش، در فوریهٔ ۱۸۳۹ سرزمین آتش را برای سفری در دریاهای جنوب ترک کرده بود. بعد از آن چه بر آنها گذشته بود، ما نمی‌دانستیم. اما ویلکز که قبلاً سعی کرده بود از طول‌های باختری پیش برود، چرا این بار نخواهد با پیشروی در طول‌های جغرافیایی خاوری شانس خود را بیازماید؟[1] دراین صورت پاراکوتا احتمال داردبا یکی ازکشتی‌های او تلاقی کند.

روی هم رفته مشکل‌ترین کار ما این بود که از زمستان این منطقه جلو بیفتیم و بتوانیم از دریای آزاد پیش از یخ بستن سطح آن بهره بجوییم.

مرگ دیرک پیترز رقم مسافران پاراکوتا را به دوازده نفر کاهش داده بود. و این رقمی بود که از کارکنان دو کشتی باقیمانده بود: کشتی اول دارای ۳۸ خدمه وکشتی دوم دارای ۳۲ خدمه ـ جمعاً ۷۰ خدمه... و اکنون فقط ۱۲ نفر بودیم: دوازده از هفتاد! ولی فراموش نکنیم که عزیمت هالبران با یک هدف انسانی صورت گرفته بود و چهار تن از بازماندگان کشتی جین نجات خود را مدیون هالبران بودند.

اکنون باید هر چه تندتر می‌رفتیم. سفر بازگشت را، که جریان مداوم آب و باد مساعد به آن کمک می‌کرد، نباید کش می‌دادیم. ابتدا، چند روز پس از

---

۱. آنچه پیش آمده دقیقاً از این قرار بوده است: ستوان جیمز ویلکز پس از آنکه سیزده بار مجبور به عقب‌نشینی شده بود، سرانجام موفق شد کشتی رینس را تا ۵۶ درجه و ۵۷ دقیقهٔ عرض جغرافیایی از طریق ۱۰۵ درجه و ۲۰ دقیقهٔ طول خاوری هدایت کند. ژ.و

حرکت از سرزمین ابوالهول، خورشید بالاخره در افق مغرب غروب کرد که دیگر تا پایان زمستان قطبی طلوعی نداشت. پس قایق ما در میان نیمه تاریکی شب جنوبگان بود که به سفر یکنواخت خود ادامه می‌داد. البته فجرهای قطبی به وفور ظهور می‌کردند. این آثار جوی تحسین‌انگیز را برای اولین بار کوک (Cook) و فورستر (Forster) در ۱۷۷۳ مشاهده کردند. چه شکوه و جلالی در کمان نورانی آنها، در شعاع‌هایشان که بوالهوسانه دراز یا کوتاه می‌شدند و در درخشش این طاقه‌های گستردهٔ غنی از انواع رنگ‌ها، که در تقارب با نقطه‌ای از آسمان که عمود شدن عقربهٔ قطب‌نماها مشخص می‌کرد، افزایش یا کاهش می‌یافتند. و چه تنوع شکوهمندی از شکل‌ها در چین و شکن‌های طیف وسیع آنها که رنگ‌هایشان از قرمز روشن تا سبز زمردی متغیر بود.

بله!... ولی این دیگر خورشید نبود. این دیگر آن ستارهٔ درخشان بی‌همتا نبود که در طول ماه‌های تابستان جنوبگان پیوسته افق‌های ما را روشن می‌کرد. از این شب طولانی قطب اثر روحی و جسمی غریبی متصاعد می‌شود که کسی نمی‌تواند از آن حذر کند، یک احساس شوم و طاقت‌فرسا که رهایی از آن بسیار مشکل است.

از سرنشینان پاراکوتا، فقط بوسمن و اندیکوت روحیهٔ شاداب خود را حفظ کرده بودند و نسبت به خستگی‌ها و خطرات این قایقرانی بی‌تفاوت بودند. جیم وست نفوذناپذیر را نیز استثنا می‌کنم که به عنوان مردی که همیشه آمادهٔ دفاع است، برای مقابله با هر احتمالی آماده بود. دربارهٔ دو برادر گی باید بگویم که شادمانگی به هم رسیدن، غالباً آنها را از اندیشیدن به گرفتاری‌های آینده معاف می‌داشت.

در حقیقت، نمی‌توانم زیاد هم مدح این هارلیگرلی ساده‌دل را بگویم زیرا حرف‌های خوش‌بینانه‌اش چندان تسلی‌بخش نبود. او با صدای اطمینان‌بخش خود دایماً تکرار می‌کرد:



درخشش این طاقه‌ها گسترهٔ غنی از انواع رنگها

ــ دوستان، ما به ساحل نجات خواهیم رسید!... اگر خوب حساب کنیم می‌بینیم که در طی سفرمان، رقم پیش‌آمدهای خوب بر رقم بدبیاری‌هایمان برتری داشته است!... بله! می‌دانم... ما هالبران را با آن وضع اندوهناک از دست دادیم ولی در عوض کوه یخ را داشتیم که ما را به ساحل رساند و نیز قایق تسالالی که ناخدا ویلیام گی و سه همراهش را به ما رساند... و مطمئن باشید که

این جریان و این باد که ما را تا اینجا آورده، دورتر از اینجا هم خواهد برد... به نظر من کفهٔ ترازو به نفع ما می‌چربد!... با داشتن این همه برگ برنده در دست ممکن نیست بازنده بشویم! تنها جای تأسف اینجاست که ما به جای لنگر انداختن در جزایر کرگلن، نزدیک اسکلهٔ کریسمس ـ هاربور، می‌رویم در استرالیا یا زلاندنو پای به خشکی بگذاریم.

طی هشت روز، این مسیر بدون هیچ انحرافی، نه به غرب و نه به شرق، حفظ شده بود. تنها در تاریخ ۲۱ مارس بود که پاراکوتا دیگر چشم‌انداز هالبران ـ لند را در سمت چپ خود نداشت.

من پیوسته این اسم را به این خشکی اطلاق می‌کنم زیرا ساحل آن، بدون اینکه قطع شود، تا این عرض جغرافیایی امتداد یافته بود و جای تردید نبود که یکی از دشت‌های وسیع جنوبگان را تشکیل می‌دهد. و اگر پاراکوتا در امتداد آن ادامهٔ مسیر نداد برای این بود که جریان آب آن را به سوی شمال می‌راند درحالی که خشکی به سوی شمال شرق دور می‌زد...

با آنکه آبهای این بخش از دریا هنوز کاملاً آزاد بود ولی کوه یخ و یخپاره‌های شناور فراوانی نیز در آن حرکت می‌کردند که ممکن بود در مراحلی برای قایق ما خطرآفرین باشند.

فعلاً به خاطر غیبت خورشید و اینکه محاسبهٔ موقعیت جغرافیایی قایق برحسب وضع قرارگرفتن ستارگان بسیار پیچیده بود، ناخدا لن‌گی نمی‌توانست نه عرض جغرافیایی و نه طول جغرافیایی را اندازه‌گیری کند و پاراکوتا به دست جریان آب سپرده شده بود که بر حسب آنچه قطب‌نما نشان می‌داد، بدون تغییر مسیر به سوی شمال پیش می‌رفت. با وجود این، با در نظر گرفتن سرعت متوسط قایق، می‌توانستیم تخمین بزنیم که بین مدارات ۶۸ و ۶۹ درجه در حرکت هستیم و فقط هفتاد میل با مدار قطبی فاصله داریم.

در این هنگام، سطح دریا شروع به یخ بستن کرده بود و قایق باید چندین

بار یخ‌ها را می‌شکست تا راهی برای خود باز می‌کرد. دمای هوا به ۴ درجهٔ فارنهایت (۱۵/۵۶ سانتی‌گراد زیر صفر) رسیده بود. سرما و بادهای سرد، در این قایق بدون حفاظ، آزارمان می‌داد با آنکه لباس‌های گرمی پوشیده بودیم.

خوشبختانه از لحاظ مواد غذایی کمبودی نداشتیم و آب شیرین را هم با آب کردن یخ‌ها به دست می‌آوردیم.

خلاصه، تا شش روز دیگر یعنی دوم آوریل، پاراکوتا باید از میان بلندی‌های یخکران می‌گذشت. رأس یخکران بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ پا از سطح دریا ارتفاع داشت و انتهای آن نه از مشرق و نه از مغرب دیده نمی‌شد و اگر قایق ما به گذرگاه بازی نمی‌رسید موفق به عبور از آن نمی‌شدیم. در سایهٔ اقبال بلندمان، خوشبختانه چنین گذرگاهی را پیدا کردیم و در میان هزاران خطر از آن گذشتیم. بله! برای جان به در بردن از این مهلکه به همهٔ رشادت، شهامت و مهارت همهٔ افرادمان و رؤسای آنها نیاز داشتیم. ما باید برای ابد سپاسگزار ناخدایان لن و ویلیام گی، ستوان جیم وست و بوسمن باشیم.

سرانجام روی آب‌های اقیانوس آرام جنوبی بودیم ولی طی این سفر طولانی و پرزحمت، قایق ما صدمات جدی دیده بود. اندودقیری بدنه از بین رفته و درزهای آن در حال شکافتن بود. از همهٔ درزها و شکاف‌ها آب داخل قایق می‌ریخت و باید دایماً آن را خالی می‌کردیم و این کلافه کننده بود.

باد ملایم و دریا آرامتر از آن بود که امید داشتیم و خطر واقعی در پیش‌آمدهای قایقرانی نبود بلکه در اینجا بود که هیچ کشتی در این منطقه دیده نمی‌شد. نه کشتی اکتشافی و نه کشتی‌های صید نهنگ. در اولین روزهای آوریل این مناطق متروک شده بود و ما ظاهراً چند هفته دیر رسیده بودیم. برای ملاقات با کشتی‌های اکتشافی آمریکایی باید دو ماه زودتر به این محل می‌رسیدیم. در واقع، روز ۲۱ فوریه، ستوان ویلکز در ۹۵ درجه و ۵۰ دقیقهٔ طول و ۶۴ درجه و ۷ دقیقهٔ عرض جغرافیایی، با یکی از کشتی‌هایش ـ وینس

ـ در این دریاها سیر می‌کرده که پس از شناسایی ساحل پهناوری که در مدار ۶۶ درجه از شرق به غرب گسترش داشته، چون فصل سرما نزدیک می‌شده، کشتی‌اش را برگردانده و به هوبارت ـ تاون در تاسمانی برگشته بود.

در همین سال، سفر اکتشافی ناخدای فرانسوی، دومُن دوروِیل (Dumont d'urville) که در ۱۸۳۸ برای دومین بار برای رسیدن به قطب جنوب حرکت کرده بود، در ۲۱ ژانویه با شناسایی سرزمین آدلی در ۶۶ درجه و ۳۰ دقیقهٔ عرض و ۳۸ درجه و ۲۱ دقیقهٔ طول خاوری و در ۲۹ ژانویه با شناسایی ساحل کلاری در ۶۴ درجه و ۳۰ دقیقهٔ عرض و ۱۲۹ درجه و ۵۴ دقیقهٔ طول خاوری به پایان رسیده بود. کشتی‌های او، آسترولاب و زِله، پس از این کشفیات مهم دریای جنوبگان را ترک کرده و به هوبارت ـ تاون برگشته بودند.

بنابراین هیچ کدام از این کشتی‌ها در منطقه نبودند و پاراکوتا، این پوست گردو، در ورای یخکران، روی یک دریای خالی و متروک تنها افتاده بود. یک هزار و پانصد میل بین ما و نزدیکترین خشکی‌ها فاصله بود و یک ماه از زمستان گذشته بود. پس چه امیدی برای نجات می‌توانستیم داشته باشیم؟

حتی هارلیگرلی خودش هم کم کم قبول می‌کرد که آخرین خوش‌شانسی، که او به آن امید بسته بود، از ما روگردان شده است.

روز ششم آوریل، ما در اوج ناامیدی بودیم. باد در حال شدت گرفتن بود. و قایق به شدت تکان می‌خورد و با هر موجی خطر غرق شدن تهدیدش می‌کرد.

ــ کشتی!

این کلمه را بوسمن به زبان راند و همان لحظه، یک کشتی در چهار میلی شمال شرقی، زیر مه‌های غلیظی که از دریا بالا می‌رفتند مشاهده شد.

بلافاصله علایمی رد و بدل شد. کشتی وسط دریا توقف کرد و قایق یدکی بزرگ خود را به آب انداخت تا ما را به داخل کشتی منتقل کند.

این، کشتی تاسمان، یک سه دکلی آمریکایی از چارلستون بود که با محبت و صمیمیت از ما استقبال کرد. ناخدای کشتی با همراهان من مثل هموطنان خودش برخورد کرد...

تاسمان از جزایر فالکلند می‌آمد که در آنجا شنیده بود هفت ماه پیش کشتی هالبران در جستجوی بازماندگان کشتی غرق شده جین به سوی دریاهای جنوب حرکت کرده است و چون هنوز خبری از آن نشده بود همه فکر می‌کردند در مناطق جنوبگان از بین رفته است.

دنبالهٔ سفر ما راحت و سریع بود. پانزده روز بعد، تاسمان در ملبورن، استان ویکتوریای هلند نو، لنگر انداخت و بازماندگان خدمهٔ دو کشتی را پیاده کرد. و در آنجا بود که مردان ما جایزه‌ای را که برده بودند دریافت کردند.

نقشه‌های جغرافیایی نشان می‌داد که قایق «پاراکوتا» در اقیانوس آرام، بین سرزمین کلاری دومُن دورویل و سرزمین فابریسیا را، که بالنی در ۱۸۳۸ کشف کرده بود، طی کرده است.

و بالاخره، این ماجراها و سفر خارق‌العاده، که متأسفانه به قیمت جان خیلی‌ها تمام شد، به این ترتیب به پایان رسید. برای اینکه همه چیز گفته شود، باید بگویم اگرچه تقدیر و ضرورت‌های این دریانوردی ما را بیش از پیشینیان‌مان به سوی قطب جنوب کشاند، اگر چه ما حتی از نقطهٔ محوری کرهٔ خاکی گذشتیم، ولی هنوز کشفیات ارزشمند بسیاری در این مناطق باقی مانده است.

آرتور پیم که چنان شکوهمندانه توسط ادگار پو مورد تجلیل قرار گرفته، راه را نشان داده است... اینک به عهدهٔ دیگران است که این راه را پیش بگیرند، به عهدهٔ دیگران است که بروند و آخرین اسرار این جنوبگان مرموز را از دل ابوالهول یخ‌ها بیرون بکشند!

ابوالهول یخ‌ها از آخرین رمانهای بزرگ ژول ورن، و به گفته‌ی خود او، دنباله‌ی رمان *ماجراهای آرتور گوردون پیم* اثر ادگار آلن‌پو است. پیوند بین این دو رمان فقط گواه شیفتگی ژول ورن به این اثر آن «شاعر نابغه‌ی آمریکایی»، که بودلر آن را به فرانسه ترجمه کرده بود، نیست، بلکه بیشتر نشان‌دهنده‌ی پیوند تخیل و الهام ژول ورن با حساسیت و اندیشه‌ی رمانتیک آغاز قرن است. رد پای نفوذ رمانتیکها که در آثار ژول ورن به وفور دیده می‌شود در این اثر بیش از همه مشهود است. اما در عین حال، او در این اثر رئالیسم علمی و منطقی پایان قرن را که با چیرگی فنی و صنعتی و اقتصادی انسان بر سراسر کره‌ی زمین همراه است در مقابل اسطوره‌ی رمانتیک بیکرانگی قرار می‌دهد که در رمان ادگار آلن‌پو، سپیدی بی‌پایان قطب نماد آن است.

طیف خواننده: علاقه‌مندان داستانهای تخیلی علمی



ISBN: 964-305-497-7



۱۹۵۰ تومان